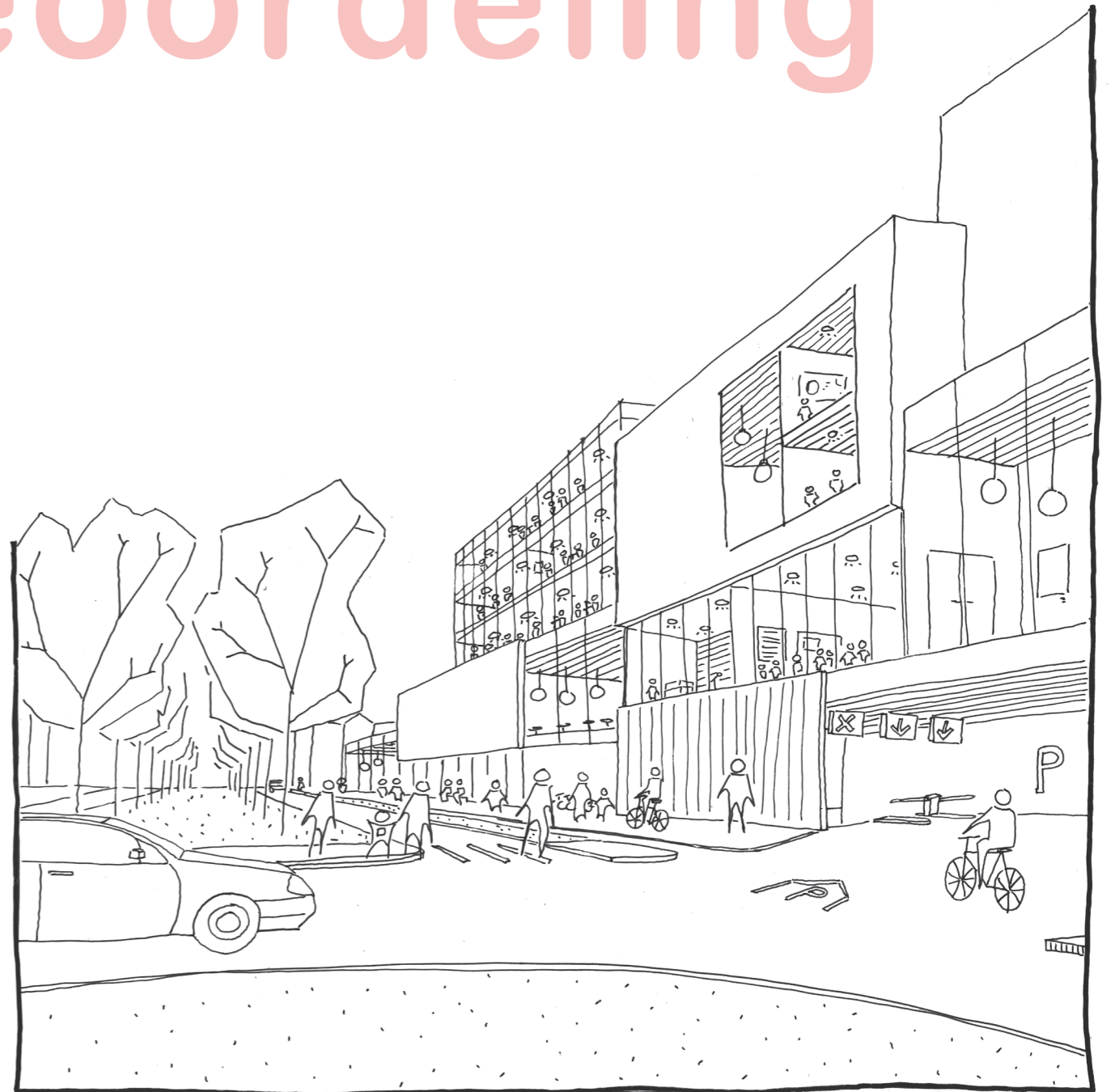
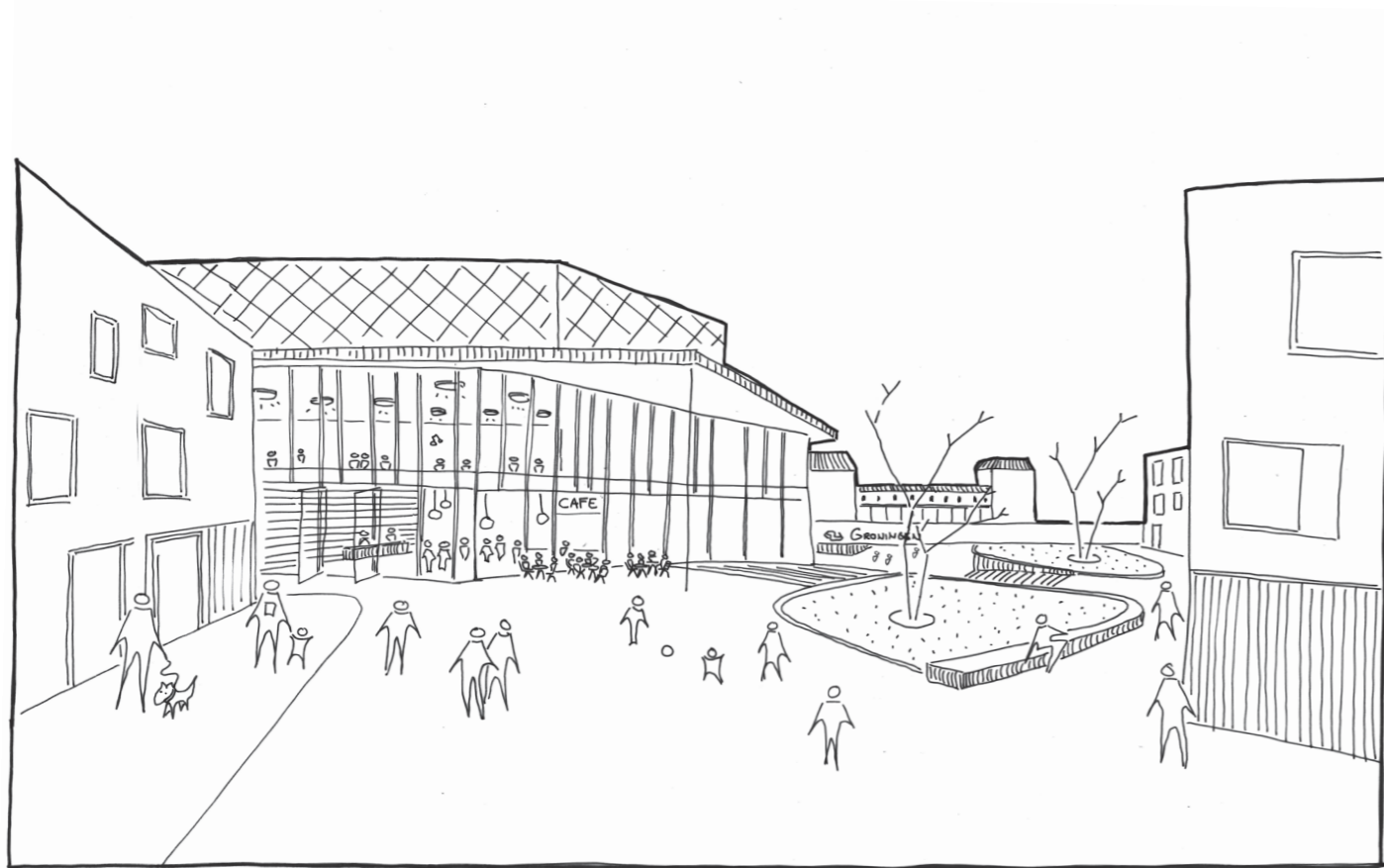


Muziekcentrum Groningen

Ruimtelijke beoordeling twee locaties



Opzet

Afwegingskader Opzet ruimtelijke beoordeling

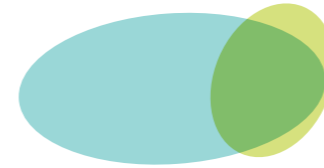
Ontmoeten

Beleven

Uniek

Gedeelde waarden

Vanuit alle perspectieven
Artiest, bezoeker, omwonenden etc.



Goed voor STAD

Goed voor SPOT

incl. NNO & ESNS

Tekenen aan het Muziekcentrum

Voor u ligt het resultaat van de ruimtelijke beoordeling van de twee meest kansrijke locaties voor een nieuw Muziekcentrum in Groningen: het Stationsgebied Zuidzijde en de Vrydemalaan in het Ebbingekwartier. Het is geen ontwerp maar een verkenning om op basis van ruimtelijke en architectonische kansen en kwaliteiten tot een goede afweging te komen.

Het onderzoek kent meerdere niveaus waarbij zowel op stedenbouwkundig als op gebouwniveau naar de opgave is gekeken. Op stedenbouwkundig niveau gaat het vooral over het onderzoeken van de meerwaarde van het Muziekcentrum op de locatie. De toegevoegde waarde van het Muziekcentrum op de locaties is bekeken vanuit hoofdzakelijk twee vragen: Ten eerste, wat is de bijdrage van een Muziekcentrum aan een plek, extra ten opzichte van als het er niet komt en er een andere invulling aan wordt gegeven? En ten tweede, welke positieve effecten kan een Muziekcentrum aan de omgeving geven bovenop het primaire programma van SPOT? De hierbij gehanteerde criteria zijn gebaseerd op de in het voortraject geformuleerde gedeelde waarden voor Stad en SPOT: Ontmoeten, Beleven en Uniek.

Op gebouwniveau zijn vooral de mogelijkheden onderzocht die de locaties bieden. In de ruimtelijke inpassing van het programma op de locatie zijn veel ontdekkingen gedaan die leiden tot kansen, maar ook de beperkingen zijn benoemd. De meer- of minderwaarde van deze aspecten zijn in samenspraak met de teamleden van de projectgroep bepaald. Daarnaast zijn er op gebouwniveau een aantal randvoorwaardelijke aspecten getoetst voor beide locaties om risico's later in het proces uit te kunnen sluiten. Dit betreft programmatische eisen volgend uit het programma van SPOT en stedenbouwkundige kaders die opgesteld zijn door de gemeente.

De variabelen in het opgestelde programma zijn in de maximale variant bekeken. De White kan kleiner als er voor minder bezoekersplaatsen wordt gekozen. En de Green is in elk volume als vierde zaal meegenomen. De invloed van deze zaal op de modellen is in deze fase nog ondergeschikt in de conclusies.

Kwalitatieve beoordeling

Beide locaties zijn in meer en mindere mate kansrijk voor het verder uitwerken van een gebouwontwerp. Dat was in voorgaande onderzoeken al de basis om tot deze twee locaties te komen en dat wordt in deze studie bevestigd.

De onderzochte onderwerpen in deze verdiepingsslag zijn met name gekozen om vooral de verschillen tussen beide locaties zichtbaar te maken. Onderwerpen die voor de onderlinge vergelijkbaarheid nauwelijks verschillen laten zien, zijn wel bekeken maar niet nader onderzocht. De focus ligt immers op het kunnen maken van een goede vergelijking tussen beide kavels om tot een aanbeveling te komen.

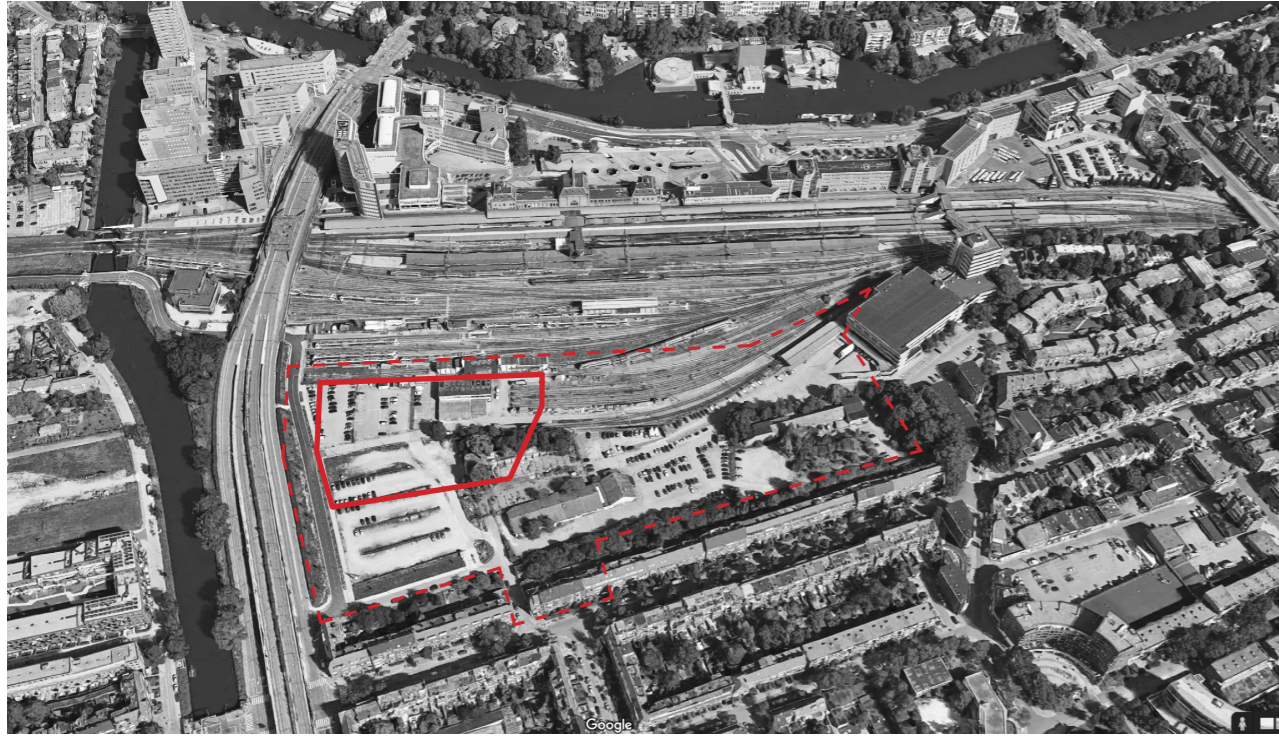
Door de interactie met de partijen die gelijktijdig rekenen aan het Muziekcentrum zijn tevens een aantal thema's geagendeerd die ook bekeken zijn. Dit betreft voornamelijk onderdelen die financieel van grote invloed zijn en aspecten die ruimtelijk economische impact hebben, zowel op stedenbouwkundige context als op het gebouw an sich.

Om tot een kwalitatieve beoordeling te komen voor beide locaties zijn schetsen, modellen en schema's gebruikt waarbij steeds de vraag is gesteld hoe de ruimtelijke aspecten van het nieuwe Muziekcentrum van betekenis kunnen zijn voor de stad en op welke locatie deze zich het beste manifesteren en vice versa. De tendens is dat maatschappelijke waarde van het nieuwe Muziekcentrum als het hoogste goed wordt gezien.

Het Muziekcentrum moet echt iets toevoegen aan een plek, aan de stad Groningen en daarmee ook aan de regio. Een nieuw Gronings Muziekcentrum moet bijzonder zijn, een gebouw dat bijzondere voorstellingen en festivals niet alleen mogelijk maakt, maar ook een bijdrage levert aan de ervaring daarvan, zowel voor de performer als beschouwer. Het gebouw hoeft geen icoon te zijn, wel een monument voor de Stad!

Locaties

De twee locaties Omschrijving



Stationsgebied

Met de vernieuwing van het station en het verplaatsen van het opstelrelin naar Haren is het gebied aan de zuidzijde van het station beschikbaar gekomen voor gebiedsontwikkeling. De ambitie is om er een gemengd woon-werkgebied te maken met ruimte voor kantoren, woningen en voorzieningen zoals horeca en detailhandel.

De plot van het muziekcentrum is gelegen in de hoek van het nieuw te realiseren busstation en het Emmaviaduct. Het muziekcentrum daar moet een alzijdig gebouw worden waarbij aan de kant van het Emmaviaduct meer massa en hoogte mogelijk is. Aan het plein moet het gebouw in interactie met het openbaar gebied voor levendigheid zorgen.

Voor auto's en vrachtverkeer is het muziekcentrum ontsloten vanaf de insnijding van het Emmaviaduct. Auto- en fietsparkeren moeten in het gebouw opgelost worden.



Vrydemalaan

De locatie Vrydemalaan is gelegen tussen het Ebbingekwartier, de Healthy Ageing Campus en de Oosterhamrikzone in. Het is één van de laatste te ontwikkelen locaties in de transformatie van het Ciboga-terrein naar een gemengd en levendig gebied. De locatie is tijdelijk in gebruik gegeven aan DOT en woningcorporatie Nijestee ten behoeve van studentenhuysvesting.

Een nieuw muziekcentrum aan de Vrydemalaan moet de verbinding leggen met de wijken eromheen en vanaf alle zijden toegankelijk zijn. De plot zal het muziekcentrum twee gezichten geven: levendig en ontspannen naar het Oosterhamrikkanaal en stedelijk en formeel naar de Vrydemalaan. Incidenteel moet het muziekcentrum visueel en/of fysiek onderbroken worden om de lengte van het gebouw te verkorten.

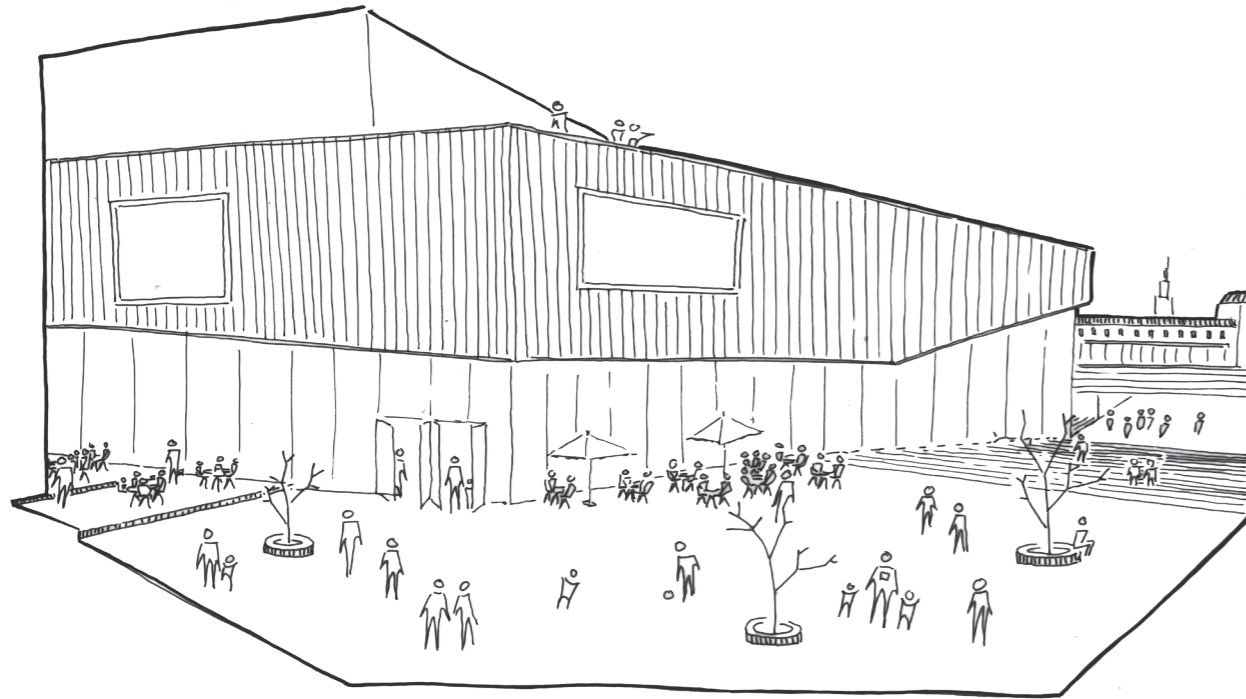
De ontsluiting voor vrachtverkeer is gelegen tegenover de Antonius Deusinglaan. Voor het autoparkeren kan gebruik gemaakt worden van de parkeergarages Boterdiep en Circus, het fietsparkeren moet inpartdig opgelost worden.

Conclusie

Samenvatting Aanbeveling keuze locatie

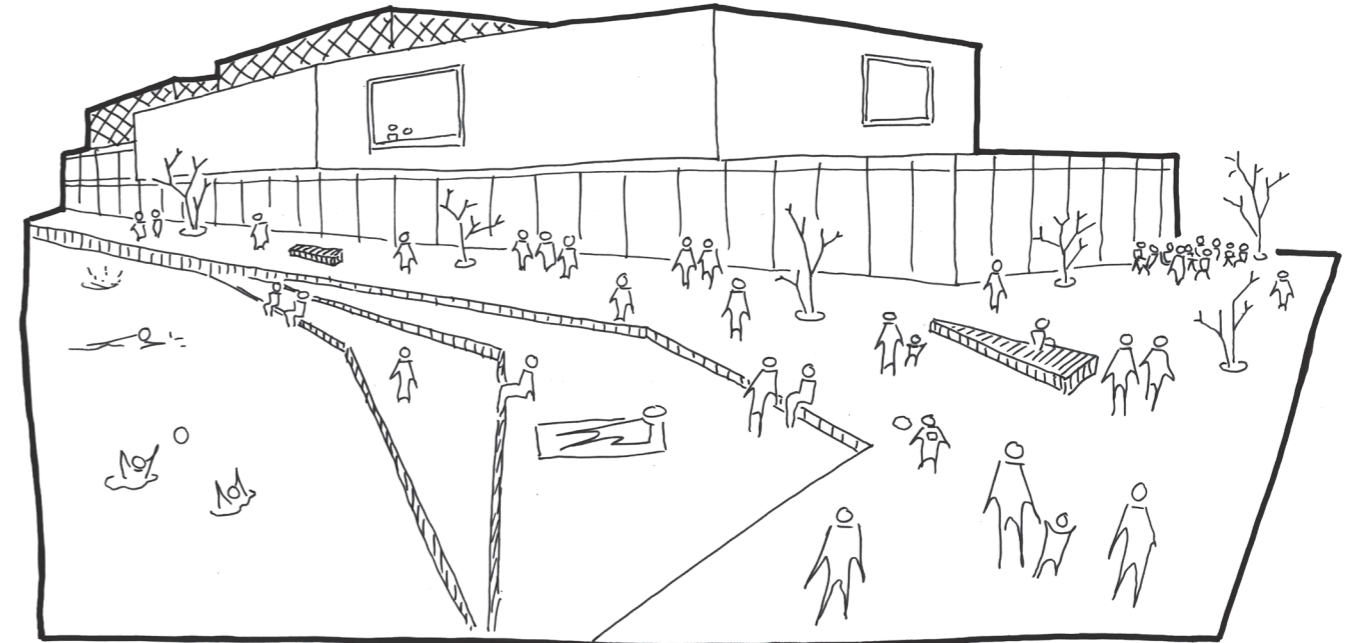
Stationsgebied Zuidzijde

Inspiratieschets Muziekcentrum aan het nieuwe Stationsplein



Vrydemalaan

Inspiratieschets Muziekcentrum aan de Oosterhamrikkade



Stationsgebied

+ -

De locatie kent veel uitdagingen en de planvorming is nog in ontwikkeling. Er is veel onbekend en het is niet goed zichtbaar hoe de omgeving er uit komt te zien, de levendigheid is er nu nog niet. De sfeer van transformatie is op deze locatie het grootst, er is nog veel bespreekbaar en beïnvloedbaar. Toch is dat een risico en is het niet goed te waarderen, omdat we het nog niet weten.

+

De ontwikkeling aan de zuidzijde van het stationsgebied gaat de binnenstad en de stadsdelen aan de andere zijde van het station met elkaar beter verbinden. Deze ontwikkeling zal de Rivierenbuurt ruimtelijk meer betrekken bij de stad, echter zal de aanwezigheid van een Muziekcentrum op deze plek daarin niet onderscheidend zijn. De aanwezigheid van een bijzondere functie zet het gebied wel op de kaart en zal zeker meer levendigheid met zich meebrengen. De wisselwerking met het station is sterk. Het muziekcentrum is een publiekstrekker, er komt publiek dat anders misschien niet aan de zuidzijde zou komen en geeft het stationsgebied daarmee identiteit. Ook voor de herkenbaarheid van het Muziekcentrum als opvallend gebouw in de omgeving is dit positief.

-

De versterking van de binnenstad wordt kritischer gezien. De route er naar toe vanaf het Muziekcentrum heeft een aantal zwakke schakels. Voornamelijk het station en de Stationsweg zijn barrières. De zuidzijde van het station ligt mede vanuit dat perspectief eigenlijk niet binnen de verruimde binnenstad en dat is voor de totale beleving van het Muziekcentrum een nadeel. De kans is aanwezig dat het Muziekcentrum het enige gebouw is aan de zuidzijde van het stationsgebied dat reuring brengt. Het Muziekcentrum kán een impuls geven aan het gebied aan de zuidzijde. Maar alle levendigheid moet dan ook daar vandaan komen. Die verplichting drukt zwaar op de planuitwerking van het Muziekcentrum en het succes van het aangrenzende stationsplein.

+ -

Een stationsgebied brengt een imago met zich mee wat versterkend kan zijn voor het concept van het Muziekcentrum: Muziek en méér. De excellente bereikbaarheid met een groot aandeel jonge reizigers maakt de kans op slagen van additioneel programma voor een grote doelgroep, groot. Het station zelf is een prominente plek echter wel met een lage verblijfskwaliteit. Mensen zijn allemaal onderweg en de sfeer is vluchtig. Zo goed bereikbaar als het Muziekcentrum is, zo snel zijn bezoekers na afloop ook weer weg. Het zal een grote uitdaging zijn om mensen vast te houden om invulling te geven aan de waarden van ontmoeting en beleving.

Vrydemalaan

+

Er is een heldere visie voor de locatie op het Bodenterrein als onderdeel van het Oosterhamrikanaal. Een groene zone met een hoge recreatieve waarde midden in de stad. Het concept van de verruimde binnenstad is zichtbaar te ervaren in het Ebbingekwartier en pakt geslaagd uit. Het eindbeeld van de Healthy Ageing Campus is gepresenteerd en de noordzijde van het kanaal is een bestaande bebouwingsrand die voor een deel vernieuwd wordt. De locatie is een schakelpunt tussen drie gebieden die elk een eigen ontwikkeling kennen. Het Muziekcentrum op precies deze plek kan de drie werelden verbinden en zo van grote betekenis zijn in dit deel van de stad.

+

Hoe kan het Muziekcentrum op deze plek zich manifesteren? Waar identificeert het zich mee en op welke wijze kan het Muziekcentrum de omgeving versterken? Stedenbouwkundig gezien wordt er duidelijk gekozen voor een sterke positie in de lange strip van de Oosterhamrikzone waar het Muziekcentrum qua schaal en volume goed inpast. De Vrydemalaan als een groene boulevard vormt een overgang in de sfeer van de campus en de kanaalzone. Het Muziekcentrum identificeert zich dan ook minder met de architectuur van de campus maar veel meer met een sterk recreatief en groen karakter. Dit aspect van deze locatie wordt als zeer positief gewaardeerd.

++

Kan de aanwezigheid van het Muziekcentrum een extra versterking zijn van de noordelijke binnenstad? De kade zal ook zonder Muziekcentrum verder ontwikkeld worden maar een dergelijk gebouw op deze plek genereert een nog grotere hoeveelheid mensen, vooral in avonden en weekenden. De stedelijke sfeer van de verruimde binnenstad zal hierdoor versterken. De aanwezigheid van Muziekcentrum kan bovendien het cluster van culturele instellingen in het Ebbingekwartier verrijken. Door dichterbij elkaar te zijn wordt ontmoeting en samenwerking vanzelfsprekender. Er ontstaat een cultureel kwartier van internationale allure aan deze kant van de stad.

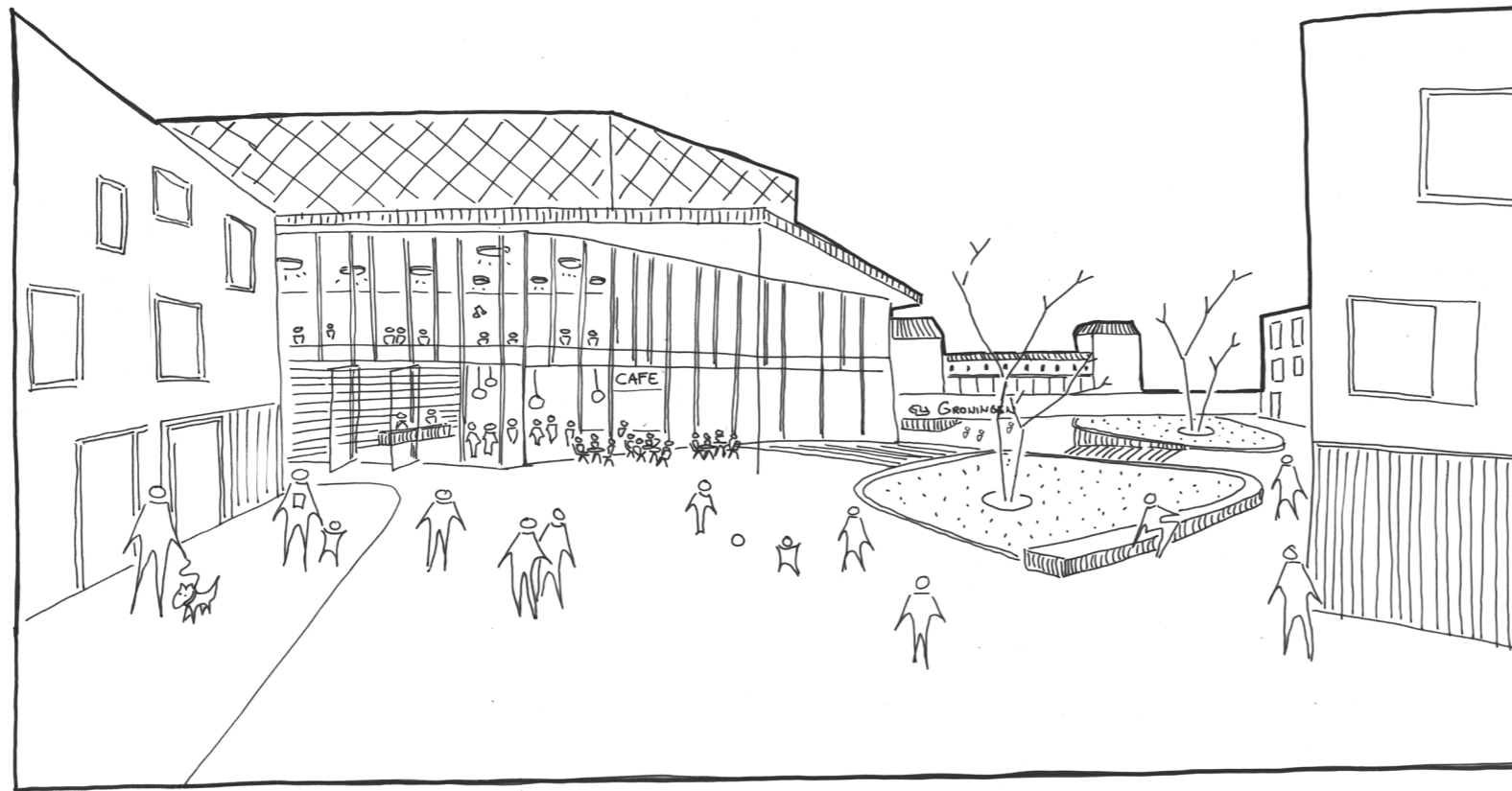
+ -

Aan de oostelijke kop van de kavel komt jongerenhuisvesting in een hoog gebouw over de breedte van de strook. Dit bepaalt voor een groot deel de eerste aanblik van bezoekers aan het Muziekcentrum vanaf die zijde. Het zal een uitdaging zijn om die hoek van het Muziekcentrum voldoende representatief te maken. De andere drie zijdes daarentegen zijn gelegen op een plek in de stad waar veel van de sfeer en uitstraling verwacht wordt. Door de vrijstaande positie van het Muziekcentrum is de verplichting om het goed te doen extra groot op deze locatie.

Analyse

Stedenbouwkundige context **Analyse en conclusie**

Stationsgebied Zuidzijde
Inspiratieschets Muziekcentrum
aan nieuwe stationsplein



Sfeer omgeving

Stationsgebied

Het geplande stedelijke programma krijgt een rustige en groene sfeer met een mix van wonen en werken, een diversiteit aan activiteiten. Stadse levendigheid voor de bebouwing moet terug te vinden zijn in de open plint met veel adressen en in alzijdige representatieve gevels. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de impact van de grote schaal van een Muziekcentrum op de omgeving, vooral in de aansluiting op de Rivierenbuurt.

De openbare ruimte is hoogwaardig ingericht waarbij de voetganger prioriteit heeft. De fietsverbinding naar het station is een sterk aanwezige route door het gebied. Van alle passanten met als bestemming station is de inschatting dat 85% vanuit de richting van de binnenstad komt en 15% vanaf de nieuwe zuidzijde.

Voor zover de programmatische invulling van het stationsgebied bekend is, heeft het Muziekcentrum heeft een beperkte link met de rest van het programma in het nieuwe gebied. Dat maakt het lastig om een inschatting te maken van de toegevoegde waarde. De reuring en culturele vibe die het Muziekcentrum meeneemt kan een positieve invloed op het nieuwe stationsgebied hebben maar is niet onmisbaar. De ligging naast het station maakt het gebouw zeer goed bereikbaar via het OV en daarmee zeer makkelijk toegankelijk. Nadeel kan zijn dat bezoekers van het Muziekcentrum van elders niet verleid worden om de binnenstad in te gaan en de stad te leren kennen.

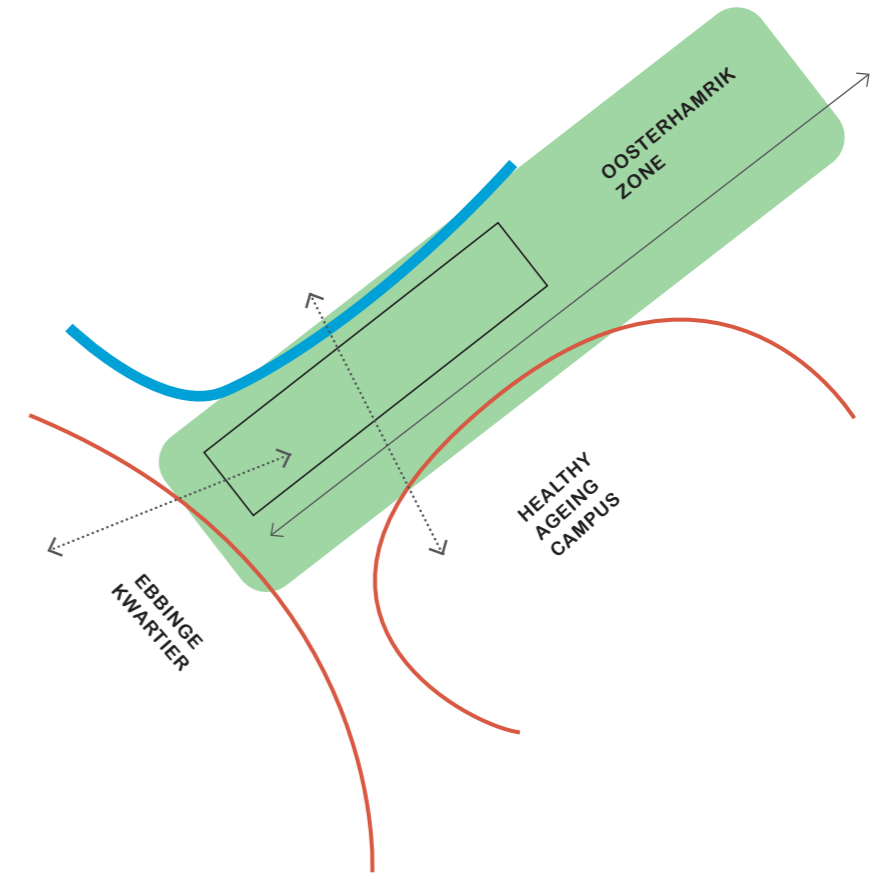
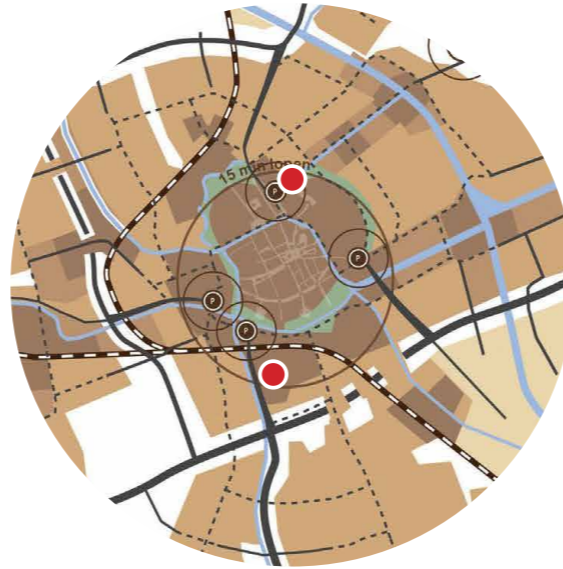
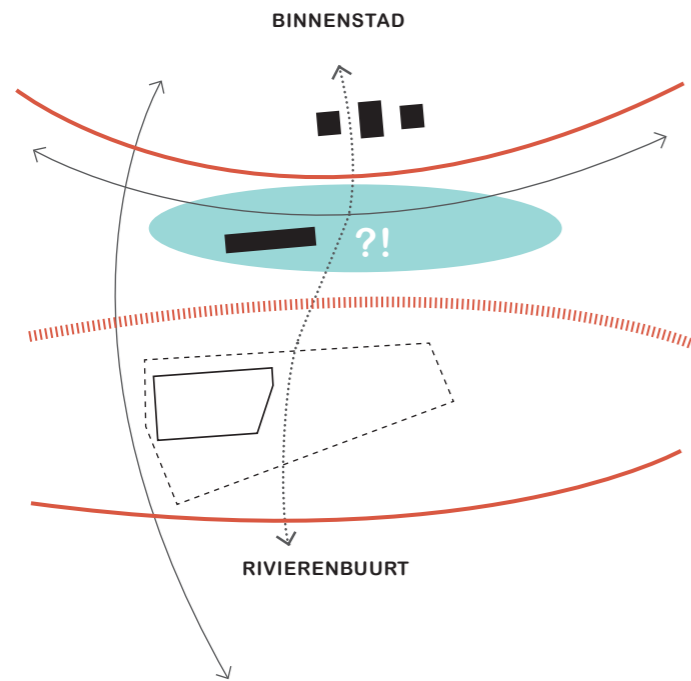
Vrydemalaan

De Oosterhamrikzone krijgt een groene en recreatieve invulling, goed passend in de visie van The Next City waarbij stedelijke verdichting gepaard gaat met het herwinnen en vergroenen van de openbare ruimte. Het Muziekcentrum zou hier als beëindiging of start van de zone goed in passen qua schaal, volume en functie.

De locatie is gelegen vlak bij de toekomstige Kunstwerf, de Stadsschouwburg en podiumlocaties aan het Boterdiep. Hiermee is een sterke link in culturele programmering waar veel synergie te verwachten is. Verder grenst het domein van het UMCG tot aan de rand van de beoogde locatie. Op het gebied van kantoren, zalen en horeca kunnen Muziekcentrum en campus elkaar versterken. Ruimtes kunnen overdag worden ingezet voor onderwijs of conferenties georganiseerd door aanwezige partijen op de Healthy Ageing Campus.

De kade wordt ingericht met een recreatief karakter waar het ontspannen vertoeven is. Het water van het kanaal is bijzonder schoon en is dus geschikt om in te zwemmen. Er komen zeker wandelverbindingen met de omgeving en er is een mogelijkheid om te fietsen. Op dit moment is de kavel beperkt verbonden met de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal. Hierover loopt een dam die alleen voor voetgangers toegankelijk is. Het uitbreiden of opwaarderen van de verbinding over het kanaal is een mogelijkheid om wijken met elkaar te verbinden.

Stedenbouwkundige context **Analyse en conclusie**



Positie in de stad

Stationsgebied

De kavel is gelegen ten zuiden van het historische centrum en aan de zuidzijde van het station. De plek ademt de sfeer van transformatie. Toevoeging van een levendige culturele functie met horeca kan bijdragen aan een binnenstedelijke sfeer en maakt de route vanaf de Rivierenbuurt richting centrum aantrekkelijker ten opzichte van het Emma- en Herewegviaduct. De loopafstand van het Muziekcentrum naar de Grote Markt is circa 15 minuten.

De kavel heeft een primaire oriëntatie naar het verlaagde stationsplein aan de oostzijde. Aan de noordzijde ligt een doodlopende weg tussen de kavel en het verhoogde busstation. Via deze weg is met name de ontsluiting voor autoverkeer. Voetgangers kunnen hier wel komen maar voor fietsers is het geen doorgaande route. Dit maakt dat de sociale veiligheid hier een aandachtspunt is. De kavel is aan de westzijde begrensd door het Emmaviaduct, waardoor aan deze zijde sprake is van een verhoogd maaiveld. Aan de zuidzijde ligt een woonstraat die alleen toegankelijk is voor langzaam verkeer.

De locatie wordt benoemd als gelegen in de zone van de verruimde binnenstad. Deze ligging is in deze studie bekeken en er worden obstakels gezien die daardoor een andere blik geven op de locatie. De aanwezigheid van het spoor, het station, de Stationsweg, en Diepenring zijn obstakels, met daarbij de nog onbekende invulling van de noordzijde van station als huidige gegeven. De inpassing van het Groninger Museum en de impact die het heeft gehad op de stad met een brug en de impuls voor de Folkingestraat, laten heel goed zien dat obstakels wel weggenomen kunnen worden met nieuwe ontwikkelingen. In deze situatie wordt het als voorwaarde gezien dat de ontwikkeling van de noordzijde van het station inzichtelijk moet zijn om een garantie te hebben dat barrières geslecht kunnen worden.

Dat de zuidzijde van het stationsgebied rustiger is en blijft wordt momenteel juist als kwaliteit gezien. Het wordt meer gezien als verruimde Rivierenbuurt. De zuid- en noordzijde van het station krijgen eerder een eigen identiteit en sfeer. De menselijke maat in relatie tot de schaal van het Muziekcentrum is mede hierdoor een belangrijk aandachtspunt.

Vrydemalaan

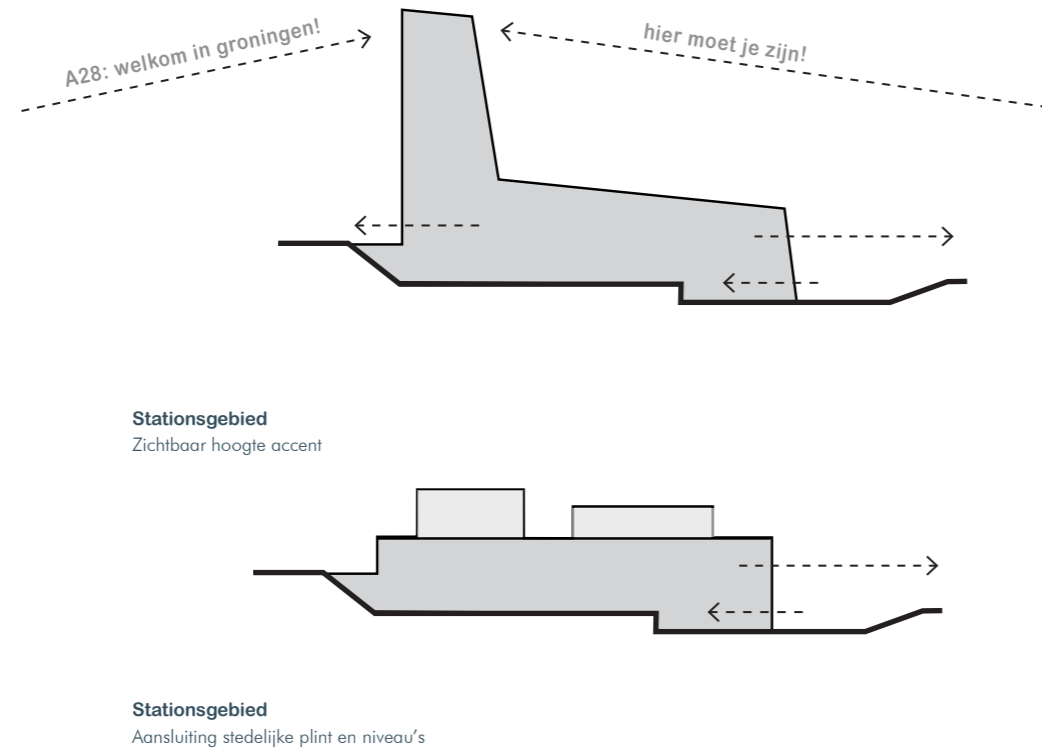
De kavel ligt aan de noordoostzijde van het centrum op de grens van binnenstad en Oosterparkwijk, net ten noorden van het UMCG terrein. Rondom de kavel vindt volop gebiedsontwikkeling plaats, voor een deel in de afrondende fase: Healthy Ageing Campus, Ebbingekwartier en NZ Oosterhamrikkade. De loopafstand tot de Grote Markt is ca. 900m, 10 minuten lopen of 3 minuten fietsen.

Aan de zuidzijde ligt het UMCG terrein. Ontsluiting van autoverkeer gebeurt nu via de Petrus Campersingel richting zuidelijke ringweg of Korreweg/Bedumerweg naar de noordelijke ringweg. In de toekomst zal het Oosterhamriktracé voor autoverkeer worden aangesloten op de oostelijke ringweg waardoor de bereikbaarheid zal verbeteren. Onder het Ebbingekwartier is een grote parkeergarage gelegen. Ter plaatse van UMCG Noord wordt een OV Transferium aangelegd die de bereikbaarheid via OV versterkt.

De Vrydemalaan is één van de ontsluitingswegen van het UMCG. Hier mag geen verkeersopstopping ontstaan omdat dit de spoedeisende hulp in gevaar brengt. Om deze reden mag er maar één kruising liggen op de Vrydemalaan t.p.v. de afslag naar de noordelijke parkeergarage van het UMCG. Op deze positie dient logistiek verkeer voor het Muziekcentrum af te slaan vanaf de Vrydemalaan. Aan de westzijde grenst de kavel aan woningen aan de Bloemsingel. Het is een levendige buurt maar overlast dat kan ontstaan door aankomend en vertrekkend publiek moet beperkt worden. Voldoende afstand is hier gewenst. Aan de noordzijde van de kavel is alleen langzaam verkeer mogelijk. Door de gemeente is uitgesproken dat de kavel en gebouw onderdeel zijn van de Oosterhamrikzone en geen onderdeel van de Healthy Ageing Campus, waar de gebouwen vooral als vrijstaande objecten in de ruimte staan.

De afstand naar het station is 2km, ca. 24 minuten lopen of 7 minuten met (OV)fiets. Deze afstand is van een geheel andere orde dan de locatie bij het station. Maar een Muziekcentrum in het Ebbingekwartier dwingt mensen vanaf het station om door de binnenstad te lopen. Ruimtelijk en economisch is dat interessant voor de stad.

Stedenbouwkundige context **Analyse en conclusie**



Maakbaarheid en afhankelijkheid

Stationsgebied

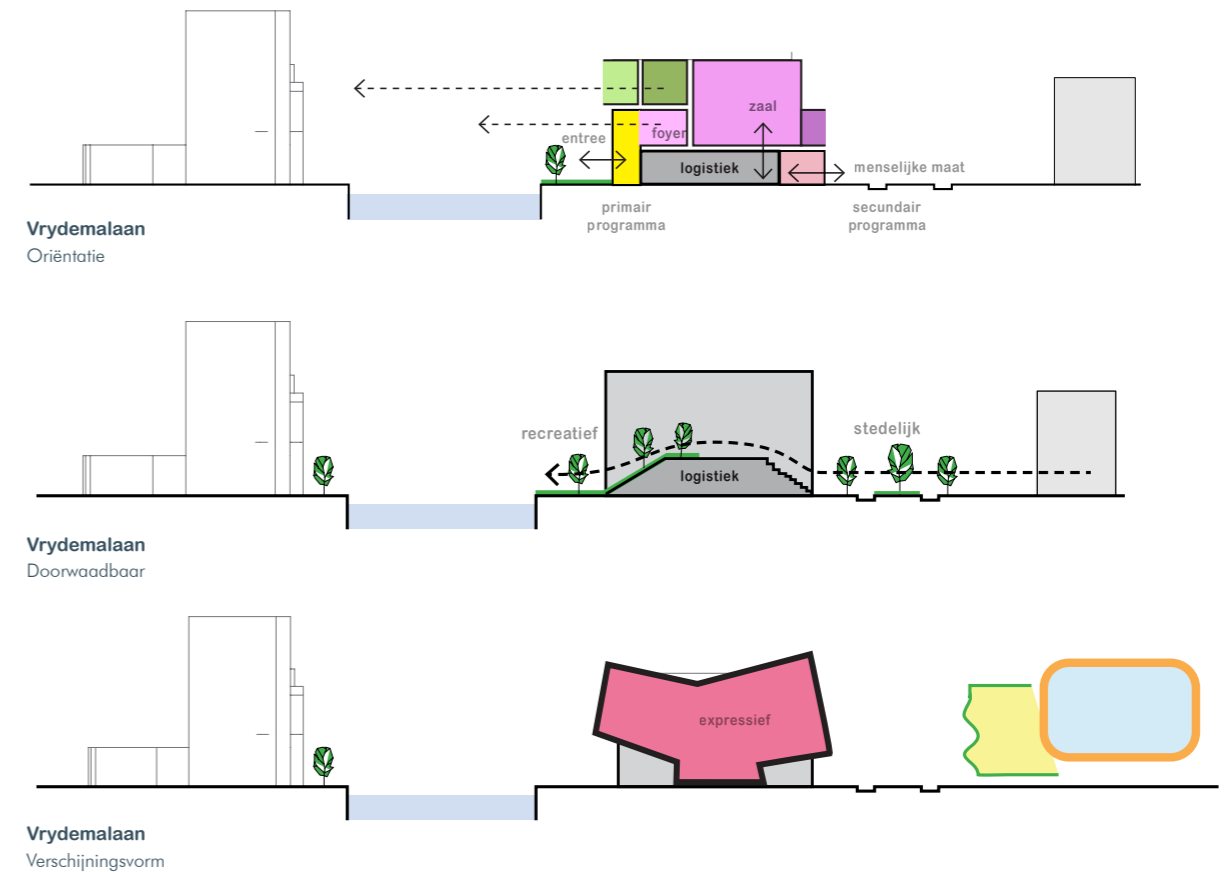
Het stationsgebied moet in zijn geheel nog uitgewerkt worden en is hierdoor nog zeer maakbaar en in grote mate af te stemmen op het Muziekcentrum. Zo zijn bijvoorbeeld de kavelgrenzen nog aanpasbaar. Een aantal elementen zijn echter zeer exact vastgesteld en gepositioneerd, zoals de insnijding van het Emmaviaduct, de entree van het station en de route richting Parkweg.

De grote hoogteverschillen geven zowel kansen als beperkingen in de ruimtelijke inpassing van het gevraagde volume. Alle zijden van de kavel hebben een ander niveau en ook het peil zelf verloopt langs de gevels, een complex geheel. Muziekcentrum en openbare ruimte moeten echt goed op elkaar aansluiten om de plek optimaal toegankelijk te maken. Architect en stedenbouwkundige zullen intensief en gelijktijdig moeten samenwerken en zijn daarmee afhankelijk van elkaar.

Vrydemalaan

De omgeving is beperkte mate maakbaar. De omliggende bebouwing is reeds aanwezig, is in uitvoering of in vergevorderde staat van ontwikkeling. De Oosterhamrikzone is nog volop in ontwikkeling. Dit maakt dat het toekomstig profiel van de Vrydemalaan nog relatief beïnvloedbaar is.

Aan de oostelijke kop van de kavel zijn vergevorderde plannen voor het bouwen van woontoren van 59 meter hoog. In het plan is de aansluiting met de toekomstige bebouwing aan de zijde van de te beoordelen locatie nog niet uitgewerkt, danwel wordt er een suggestie gedaan van aansluiting op toekomstige woongebouwen. Als het Muziekcentrum op deze locatie komt is het van groot belang dat hier een goede aansluiting van beide kavels wordt ontworpen. Het feit dat de woontoren al ver is uitgewerkt, zal beperkingen geven in ontwerprijheid voor het Muziekcentrum.



Uitstraling

Stationsgebied

De stedenbouwkundige opzet voor het stationsgebied bestaat uit vier bouwblokken met stedelijke randen. De positie langs het Emmaviaduct en toegangsweg richting de binnenstad leent zich voor een architectonisch statement die de aankomst in het centrum accentueert. De verschijningsvorm zal sterk bepaald worden door hoe het Muziekcentrum en de openbare ruimte aan elkaar verbonden zijn. Een plint met een diversiteit aan hoogteverschillen en aansluitingen op het maaiveld.

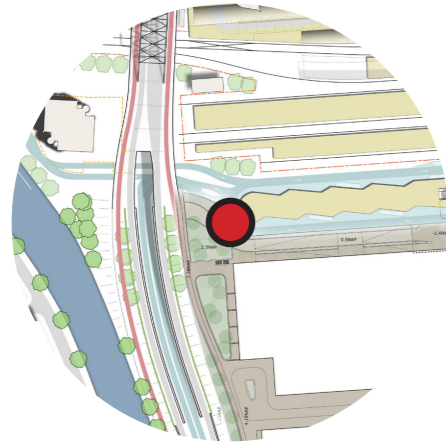
Een Muziekcentrum op deze plek kan zich presenteren zowel aan het autoverkeer op het Emmaviaduct als aan de trein- en busreizigers op het station. De zichtbaarheid op ooghoogte vanuit het gebied zelf is wel beperkt door de inpassing tegen het talud van het viaduct aan. Een hoogte accent kan dit eventueel compenseren. Vanuit het gebouwprogramma zelf is er niet veel volume beschikbaar om dit te kunnen realiseren, daar is additioneel programma voor nodig.

Voor beide locaties is het belang van alzijdige representatieve gevels in een stedelijke setting genoemd. Dat lijkt wellicht vanzelfsprekend echter vraagt het in de architectonische uitwerking veel aandacht aangezien een groot deel van het gebouwprogramma sowieso ingevuld wordt met expeditie, backstage en zalen. In het stationsgebied is deze opgave eenvoudiger omdat de zijde van de Emmaviaduct al een hele dichte zijde heeft.

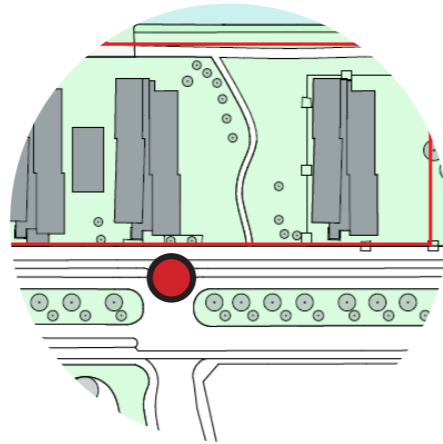
Vrydemalaan

Het gebouw kan een expressief uiterlijk hebben maar moet zich niet profileren als onderdeel van de Healthy Ageing Campus, als een serie van vrijstaande iconische gebouwen. De Vrydemalaan zelf heeft een sterk profiel met een eigen groen karakter en vormt ruimtelijk de overgang van de campus naar de Oosterhamrikzone. Het is architectonisch sterk om in die sfeer aan te hechten op de omgeving en de kwaliteiten van de openbare ruimte te versterken met het Muziekcentrum, met aandacht voor de lengte van de Vrydemalaan. Een goede visuele of fysieke relatie tussen de kade en de Vrydemalaan is een belangrijke voorwaarde om in het ontwerp mee te nemen.

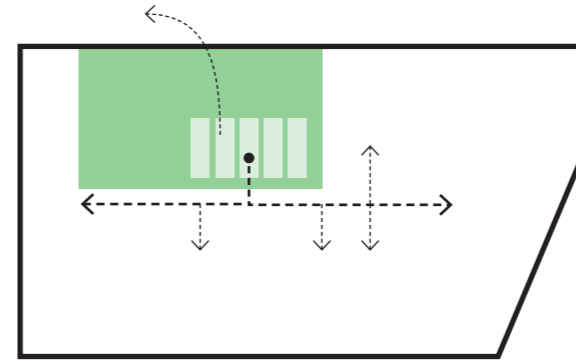
Zowel een vlak langgerekt gebouw als een gebouw met hoogteaccenten is denkbaar. Het is een nagenoeg vrijstaande setting in een open omgeving waardoor er goed zicht is op het Muziekcentrum en het zich niet noodzakelijk in hoogte hoeft te manifesteren. Een sterk verbindend karakter ligt het meest voor de hand. Ook op deze locatie zijn alzijdig representatieve gevels van belang. Door de vrijstaande positie van het Muziekcentrum is de verplichting om het goed te doen extra groot op deze locatie.



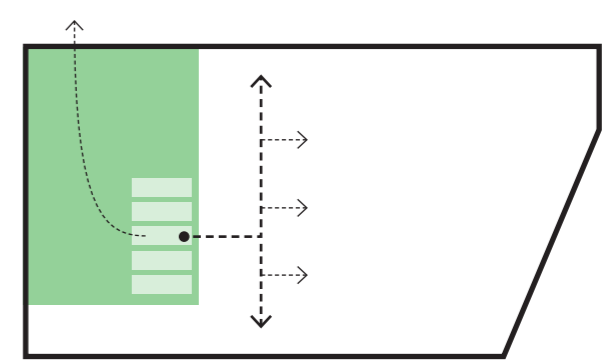
Stationsgebied
Toegang zwaar verkeer



Vrydemalaan
Toegang zwaar verkeer



Stationsgebied
Loading / docking in lengterichting



Stationsgebied
Loading / docking in dwarsrichting

Algemeen

Het goed functioneren van het laden & lossen op de locatie en daaraan gekoppeld de organisatie van de backstage en de zalen is voor de bedrijfsvoering van het Muziekcentrum randvoorwaardelijk. In de studie zijn er scenario's uitgewerkt en beoordeeld of deze tot een goed functionerend geheel gebracht kunnen worden in het ontwerp van een gebouw, waarbij de relatie met de omgeving is meegenomen (zie bijlage B). Dit is positief beoordeeld en zijn daarna verwerkt in de ruimtelijke modellen om kansen en beperkingen voor het gebouw, volgend uit de logistieke oplossingen, verder te onderzoeken. Er zijn geen aspecten naar voren gekomen waarbij de logistieke randvoorwaarden niet goed in te passen zouden zijn op de beide locaties.

Onderzocht is verder de logistiek op de kavel zelf en de directe toegangen daar naar toe. De bereikbaarheid van de locatie in de directe omgeving, op schaal van de stad en de regio is een separate studie uitgevoerd door Sweco. Hier is de bereikbaarheid voor auto, fiets en OV bekeken. De beide locaties zijn in deze studie vervolgens beoordeeld op de ruimtelijk aspecten als gevolg van de bereikbaarheid zoals bijvoorbeeld positie entree, horeca en looproutes en voorkomen van onveilige kruisingen van verkeersstromen.

Routing zwaar verkeer

Stationsgebied

De routing van auto's bezoekers en vrachtwagens, nightliners en bussen van artiesten gaat via de insnijding van het Emmaviaduct. Zowel de in- als uitrit is hier gepland. Conform de stedenbouwkundige kaders is dit de enige mogelijkheid om het Muziekcentrum te bereiken met auto's en zwaar verkeer. Noodzakelijke voorwaarde voor een Muziekcentrum op deze locatie is dat de afrit aan het Emmaviaduct voldoet aan de benodigde bochtstralen voor het specifiek genoemde verkeer. Dat is op het moment van deze studie nog niet getoetst.

Vrydemalaan

De routing van auto's bezoekers en vrachtwagens, nightliners en bussen van artiesten voor zowel de in- als uitrit, gaat via de aangegeven plek op de Vrydemalaan, tegenover de inrit naar de parkeergarage van UMCG. Conform stedenbouwkundige kaders is dit de enige mogelijkheid om het Muziekcentrum te bereiken met auto's en zwaar verkeer. Achterliggende gedachte is de goede doorstroom van verkeer en daarmee de (spoed)bereikbaarheid van het UMCG te kunnen blijven garanderen.

Laden & lossen

Onderzoeksvraag:

- Uitgangspunt is 10 plekken voor vrachtwagens/nightliners, waarvan er minimaal 5 en maximaal 8 aan loading docks gekoppeld zijn. Zijn deze inpasbaar op de kavel, inclusief de benodigde manoeuvreerruimte?
- Een wens vanuit SPOT is om het niveau van de loading docks op gelijke hoogte te hebben met de backstage van het grootste deel van de zalen. Een helling in de zone is hierbij niet toegestaan. Is dit realiseerbaar?
- De zone kan een overdekte buitenruimte zijn maar moet wel volledig binnen de grenzen van de aangewezen kavel ingepast worden. De zone moet wel afgesloten zijn zodat er geen zicht is op de artiesten en het materieel er veilig kan staan. Wat betekent dit voor de locatie, de aansluiting op de omgeving en het aanzicht? Gevels moeten alzijdig representatief zijn.

Stationsgebied

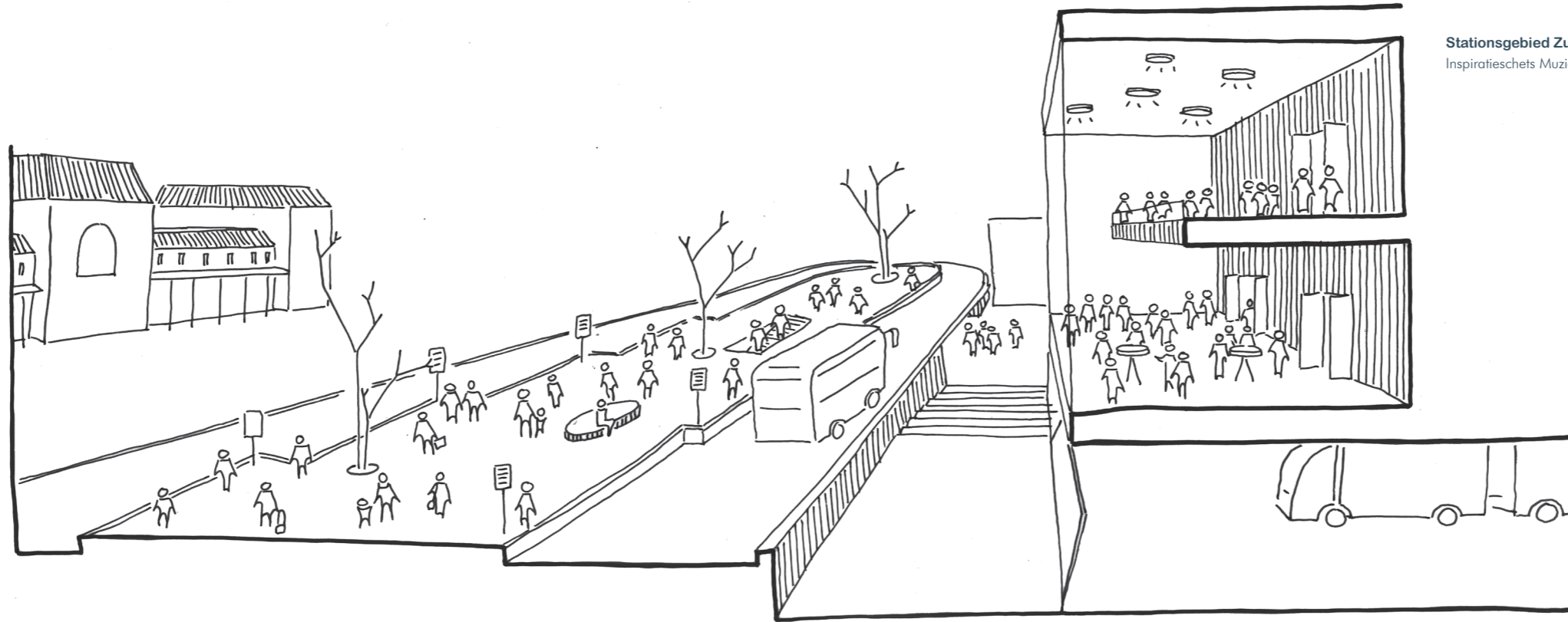
Laden & lossen alleen vanaf de noordzijde toegang tot de kavel. Vanaf de insnijding van het Emmaviaduct is deze weg te bereiken, in een aparte baan los van de bussen. Hieraan gekoppeld is de inrit tot de laad- & losplatforms en parkeerplekken voor vrachtwagens, nightliners en busjes. Zowel in de dwarsrichting als in de lengterichting van de kavel is inpassing van laden & lossen mogelijk.

Bij de lengterichting kan de naastgelegen weg eventueel gebruikt worden als manoeuvreerruimte voor de voertuigen met als voordeel dat minder oppervlak in het gebouw nodig is. De brede opening in de gevel t.b.v. het uitrijden van voertuigen vraagt dan wel om extra aandacht in architectonische uitstraling om een representatief beeld en sociaal veilig openbaar gebied te waarborgen. Dat is een voorwaarde voor het inpassen van laden & lossen. De maat van de manoeuvreerruimte en parkeerplaatsen laten slechts ruimte voor één zaal incl. backstage en foyers op maaiveld. De overige zalen zullen opgetild moeten worden.

Vrydemalaan

Zwaar verkeer kan alleen oprijden ter plaatse van de kruising van de Vrydemalaan en de toegang tot de parkeergarage van het UMCG terrein. Het gewenste levendige profiel van de Vrydemalaan maakt dat het onwenselijk is om het logistiek gebied in de lengterichting aan de Vrydemalaan te leggen. In de ruimtelijke modellen blijkt bovendien dat dit voor de interne logistiek ook geen toegevoegde kwaliteit brengt en is daarom niet verder uitgewerkt.

De breedte van de kavel (49 m) bepaalt dat het laad- & losgebied de volledige breedte van de kavel nodig heeft waardoor op dit deel van het maaiveld geen andere stromen (bezoekers / backstage) mogelijk zijn. Dit kan een beperking zijn van de indelingsvrijheid van de plek.



Stationsgebied Zuidzijde

Inspiratieschets Muziekcentrum aan zijde station en nieuwe busplatform

Parkeergarage

Onderzoeksvraag:

- Voor de locatie Stationsgebied Zuid is onderzocht of er 300 en respectievelijk 600 parkeerplaatsen ingepast kunnen worden.
- Voor de locatie Vrydemalaan is onderzocht of er 300 parkeerplaatsen ingepast kunnen worden.
- Voor beide locaties is de positie van de in- en uitrit stedenbouwkundig bepaald, in beide gevallen is dit er één. Is dit inpasbaar en te combineren met het overige programma? Om bij pieken files in de parkeergarage en op toegangswegen zo veel mogelijk te voorkomen, zijn in deze studie 4 banen mee genomen (1x in, 2x uit, 1x wissel).
- Is verdiept aanleggen van een parkeerlaag noodzakelijk of zijn er ook alternatieven op niveau van het maaiveld haalbaar?

Stationsgebied

Zowel 300 als 600 plekken zijn mogelijk. Er passen ongeveer 300 plaatsen in één laag onder het gebouw, theoretisch gerelateerd aan de afmetingen van de kavel.

Zowel bovengronds als ondergronds parkeren behoort tot de mogelijkheden. Door de grote verschillen in hoogte rondom de kavel is er geen sprake van één maaiveldpeil. Er kan ruimtelijk geprofiteerd worden van het hoogteverschil tussen stationsplein-entree-foyer (ca -2,5m) en de afslag van het Emmaviaduct, de entree van de parkeergarage (+2,5m). En van het hoogteverschil tussen de westzijde van de kavel (+2,5m) en het Emmaviaduct (+7m), hier staat het Muziekcentrum tegen een talud aan.

Twee parkeerlagen kunnen dus worden ingepast op het niveau van de entree (ca. -2,9m) met daarboven de logistiek van de zalen die gelijkvloers liggen aan de entree voor vrachtwagens (+2,5m).

Bij de inpassing van het gebouwprogramma op de locatie kan er in een aantal modellen ruimte op de kavel vrij gespeeld worden. Parkeren op maaiveld wordt daarmee een mogelijk scenario en is daarom als optie toegevoegd in de studie (zie bijlage B, model B), tot maximaal het peil van het Emmaviaduct (+7m) om te voorkomen dat er een potentieel onaantrekkelijk geveldeel ontstaat langs het Emmaviaduct van een parkeergarage. In drie lagen kunnen dan circa 270 parkeerplaatsen gemaakt worden.

In alle modellen kan er een goede route gemaakt worden binnendoor naar de hoofdentree van het Muziekcentrum. Door de compactheid van de kavel zijn de loopafstanden kort. De beleving van een bezoeker aan het gebouw speelt zich daarmee wel helemaal inpandig af, de openbare ruimte wordt door deze bezoekers minimaal beleefd.

Vrydemalaan

Alleen de mogelijkheid van 300 plaatsen is onderzocht in verband met de nabijheid van andere garages. Het realiseren van 300 plaatsen valt binnen de capaciteit van de kavel, het is inpasbaar in één laag.

De kavel heeft één peil die rondom aansluit op de omgeving. Omdat het laden & lossen op gelijk niveau moet plaatsvinden en om het Muziekcentrum goed in te passen in de omgeving, ligt het voor de hand dat een parkeerlaag volledig ondergronds is.

Wanneer er gebruik gemaakt gaat worden van reeds aanwezige parkeercapaciteit in de omgeving, is de looproute naar de entree van het Muziekcentrum relevant om te benoemen. De positie van een hoofdentree aan de kop van de kavel gericht op de binnenstad is zeer aannemelijk. Dit maakt de loopafstand van en naar de parkeergarage in het Ebbingekwartier vrij kort en de looproute zelf kan mooi onderdeel zijn van de beleving van het bezoek aan het Muziekcentrum. Het lopen buitenom het Muziekcentrum in plaats van binnendoor kan levendigheid brengen, maar ook overlast bij grote pieken meestal na afloop van voorstellingen.



Vrydemalaan

Inspiratieschets Muziekcentrum
vanaf de Vrydemalaan richting
Ebbingekwartier

Fietsenstalling

Onderzoeksvraag:

- Zijn er 1000 respectievelijk 2000 fietsen in te passen op de locatie? Voor het aangegeven ruimtebeslag is het CapaCITY etagerek van Velopa als uitgangspunt voor de maatvoering gehanteerd.
- Waar ligt de toegang van de fietsenstalling?
- Kan de positie van de fietsenstalling goed worden aangesloten op de fiets-infrastructuur?

Stationsgebied

Zowel 1000 als 2000 fietsen is op de locatie inpasbaar.

De ingang van een mogelijk eigen fietsenstalling bij het Muziekcentrum wordt bij voorkeur liever niet gezien aan de zuidzijde tegenover de kavel waar een woonprogramma gedacht is vanwege overlast in avonden. De noordzijde is niet bereikbaar voor fietsers en de oostzijde (plein) wordt graag gezien als een plek met verblijfskwaliteit met bijvoorbeeld een terras bij horeca. Tevens is concurrentie met de fietsenstalling van het station onwenselijk, waar vermoedelijk alleen de fiets gestald kan worden met een geldig NS-vervoersbewijs.

De fietsenstalling kan dus eigenlijk alleen aan de westzijde gepositioneerd worden, langs het fietspad parallel aan het Emmaviaduct. Dat vraagt om een aanpassing op het kruispunt Emmaviaduct-Stationsweg zodat fietsers vanaf twee richtingen de plek kunnen bereiken. Die aanpassing wordt door de gemeente als haalbare mogelijkheid gezien.

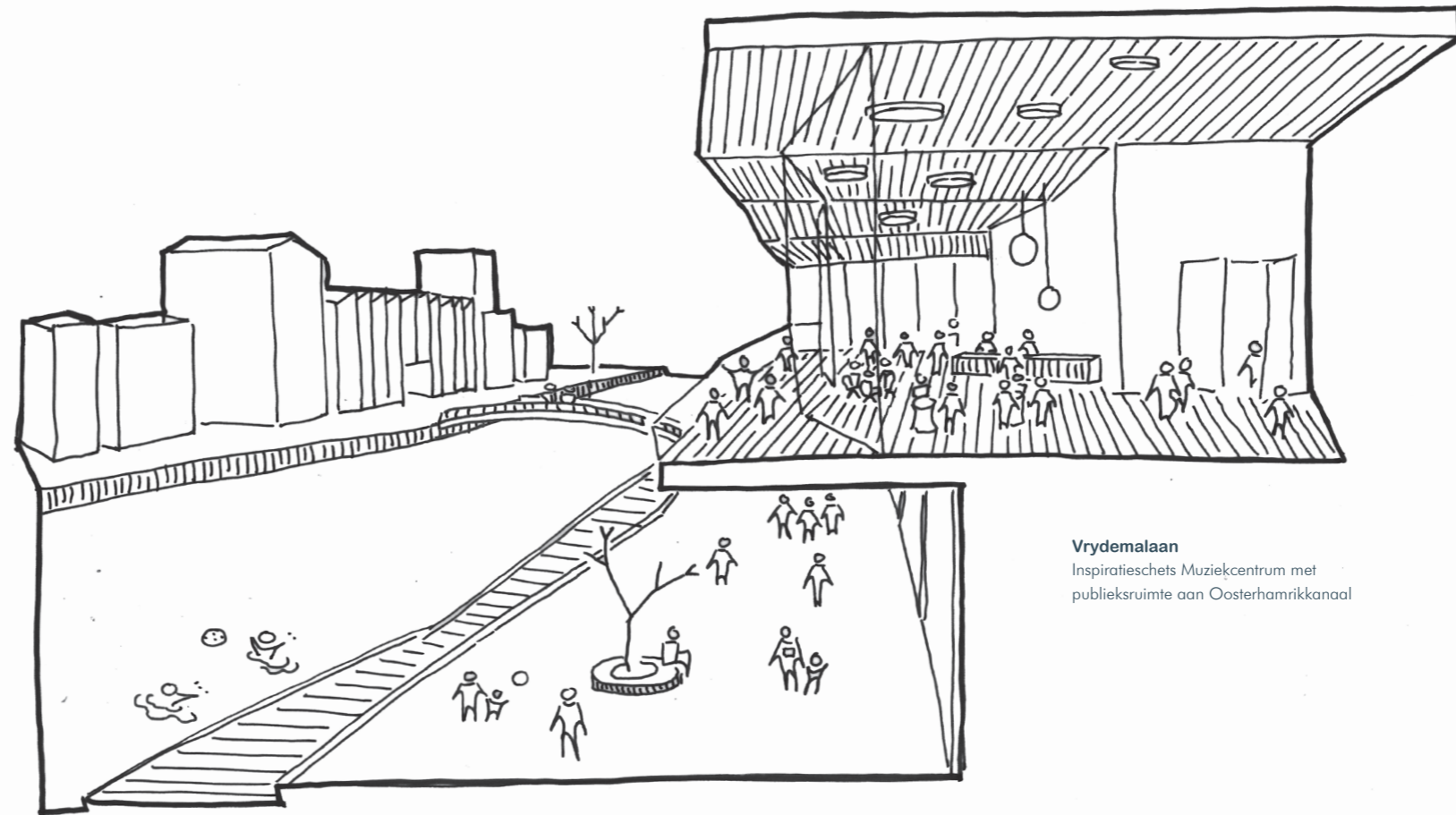
Nadeel van deze positie is dat de toegang gelegen is op een verhoogd maaiveld en dus (letterlijk) een drempel voor fietsers kan zijn. En dat het relatief ver van de hoofdentree een het plein gelegen is, zowel in afstand als ook in hoogteverschil. Een snelle en makkelijke route van de fietsenstalling naar de hoofdentree-foyers is wel nodig anders gaan bezoekers alsnog de fiets parkeren in de openbare ruimte (of bij het station).

Er is nog een mogelijkheid voor het maken van de fietsenstalling op de noordoost hoek, slim ingepast in het hoogteverschil van de omgeving. Vanaf hier loop je direct naar de hoofdentree. Het is daarvoor nodig om de openbare trap aan de noordzijde op te schuiven.

Vrydemalaan

Zowel 1000 als 2000 fietsen is op de locatie inpasbaar.

De fietsenstalling is het beste te ontsluiten vanaf de Vrydemalaan, zo dicht mogelijk bij de hoofdentree om ongewenst fietsparkeren in de openbare ruimte te voorkomen. De entree is bij voorkeur bereikbaar door vanaf de hoek met de Bloemsingel gelijk aan de goede zijde van de Vrydemalaan te kunnen fietsen. Wanneer de entree van de fietsenstalling verderop in de Vrydemalaan ligt dan is het aan te bevelen aan te sluiten op de reeds aanwezige doorsteek over de Vrydemalaan speciaal voor fietsers. Kruisende verkeersstromen met de logistieke entree voor vrachtverkeer dient voor een zo groot mogelijk deel van de fietsers voorkomen te worden.



Vrydemalaan
Inspiratieschets Muziekcentrum met
publieksruimte aan Oosterhamrikkanaal

Openbaar Vervoer

Onderzoeksvraag:

→ De bereikbaarheid van het OV is benoemd in de rapportage van Sweco. Wat betekent deze bereikbaarheid voor de relatie met het programma van het Muziekcentrum wat betreft positie entree(s) en horeca?

Stationsgebied

De nabijheid van het hoofdstation maakt de locatie zeer goed en makkelijk te bereiken middels het openbaar vervoer. Een mogelijke concurrentie met stationsfuncties zoals fietsenstalling, horeca en detailhandel is vanuit oogpunt van de NS mogelijk onwenselijk, maar kan juist ook elkaar aanvullen en versterken.

Een stationsgebied brengt een imago met zich mee wat versterkend kan zijn voor het concept van het Muziekcentrum: Muziek en méér. De excellente bereikbaarheid met een groot aandeel jonge reizigers maakt de kans op slagen van additioneel programma voor een grote doelgroep, groot.

Het station zelf is een prominente plek echter wel met een lage verblijfskwaliteit. Mensen zijn allemaal onderweg en de sfeer is vluchtig. Zo goed bereikbaar als het Muziekcentrum is, zo snel zijn bezoekers na afloop ook weer weg.

Mensen

Onderzoeksvraag:

→ Grote groepen mensen komen na afloop van voorstellingen vaak in één keer naar buiten en ook bij festivals is er sprake van grote groepen mensen rondom het gebouw. In pieken is er sprake van circa 3000 mensen. Er moet rekening gehouden worden met dat deze groepen voldoende ruimte hebben, in goede banen worden geleid en dat eventuele overlast voor de buurt minimaal is. Hoe kan dit crowd management georganiseerd worden op de beide locaties?

Stationsgebied

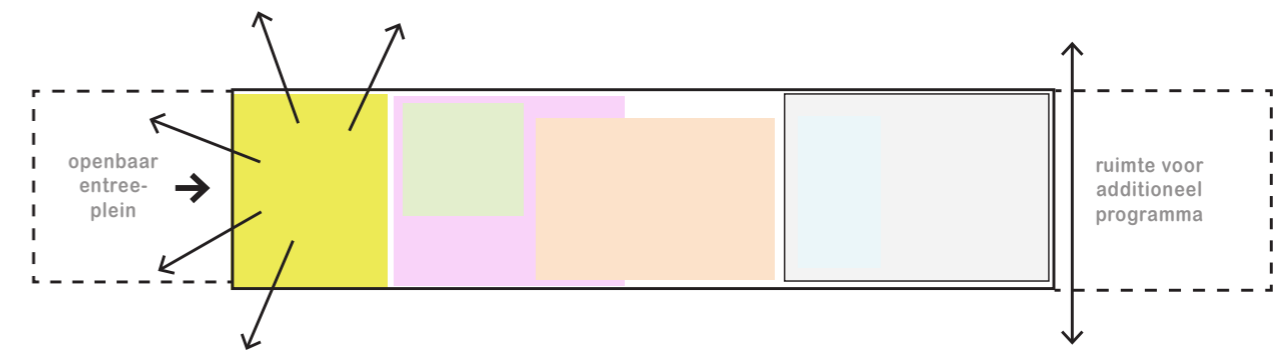
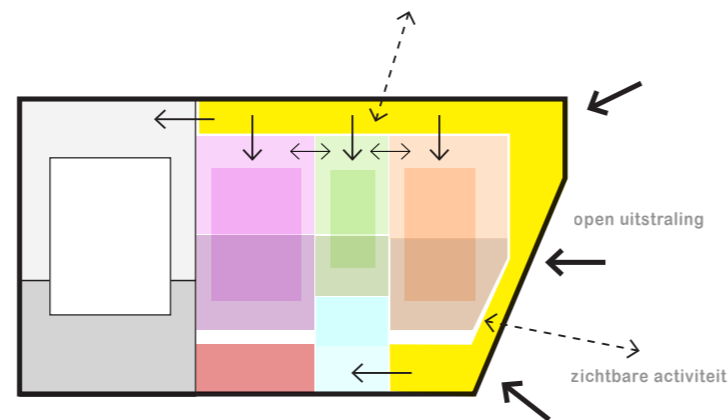
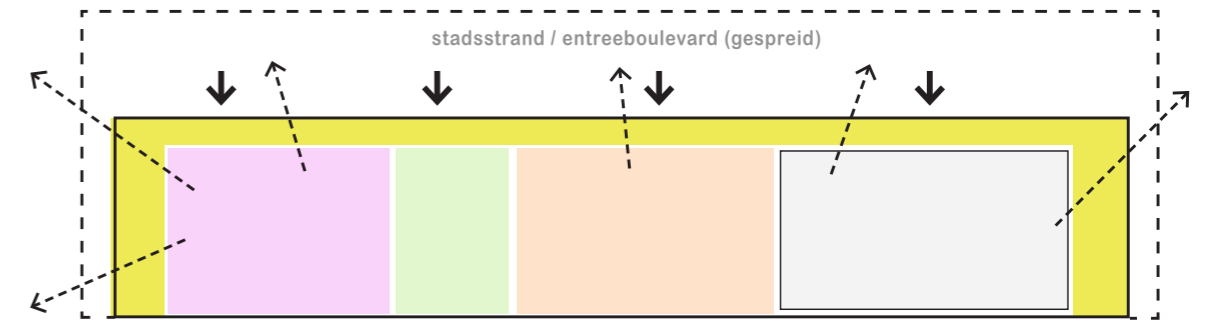
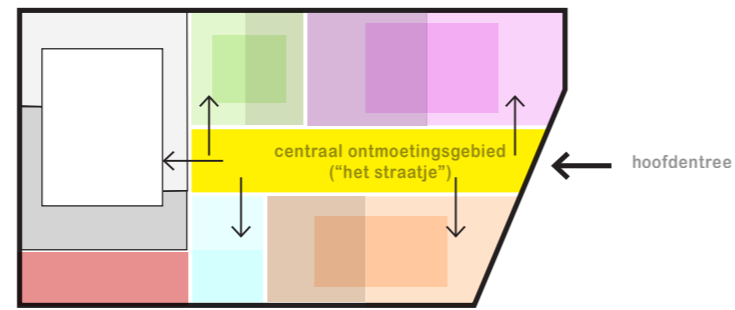
Het geplande stationsplein grenzend aan de kavel kan de grote groepen aan, op een veilige manier omdat dit hele gebied autovrij is. Grote stromen fietsers van en naar het station is wel een aandachtspunt in de overlap van verkeersstromen maar in principe moet dit in een stationsgebied goed kunnen functioneren. De aanwezigheid van veel mensen brengt reuring in het gebied wat horeca aan het plein succesvol kan maken. Het plein kan daarmee een verbindende factor zijn zodat mensen niet aan andere zijdes van het Muziekgebouw zijn wat de gewenste rust brengt voor de dichtbij gelegen woongebouwen. Bij het plaatsen van de White in een andere hoek verder van het plein af, moet er aandacht zijn voor vergelijkbare situaties met veel mensen die in de openbare ruimte opgevangen moeten kunnen worden aangezien de route naar het plein dan te ver is of teveel overlast brengt in de zijstraat.

Vrydemalaan

Aan de Bloemsingel en de Vrydemalaan is beperkt ruimte om grote mensenstromen die in één keer naar buiten komen op te vangen. En overlast voor omwonenden in het Ebbingekwartier moet beperkt worden. Het is daarom aan te bevelen aan de kop van de kavel, waar nu het stadsstrand is, vrij te houden van bebouwing om een plein te maken. In de ruimtelijke modellen is dit als voorwaarde mee genomen.

Aan de noordzijde heeft deze locatie een groot gebied beschikbaar voor het opvangen van grote groepen. De kade is hier heel geschikt voor en de recreatieve kwaliteit ervan zal bijdragen aan dat mensen langer blijven hangen rondom het Muziekcentrum voordat ze weer naar huis gaan en verderop in de stad vermaken.

Gebouwprogramma Analyse en conclusie



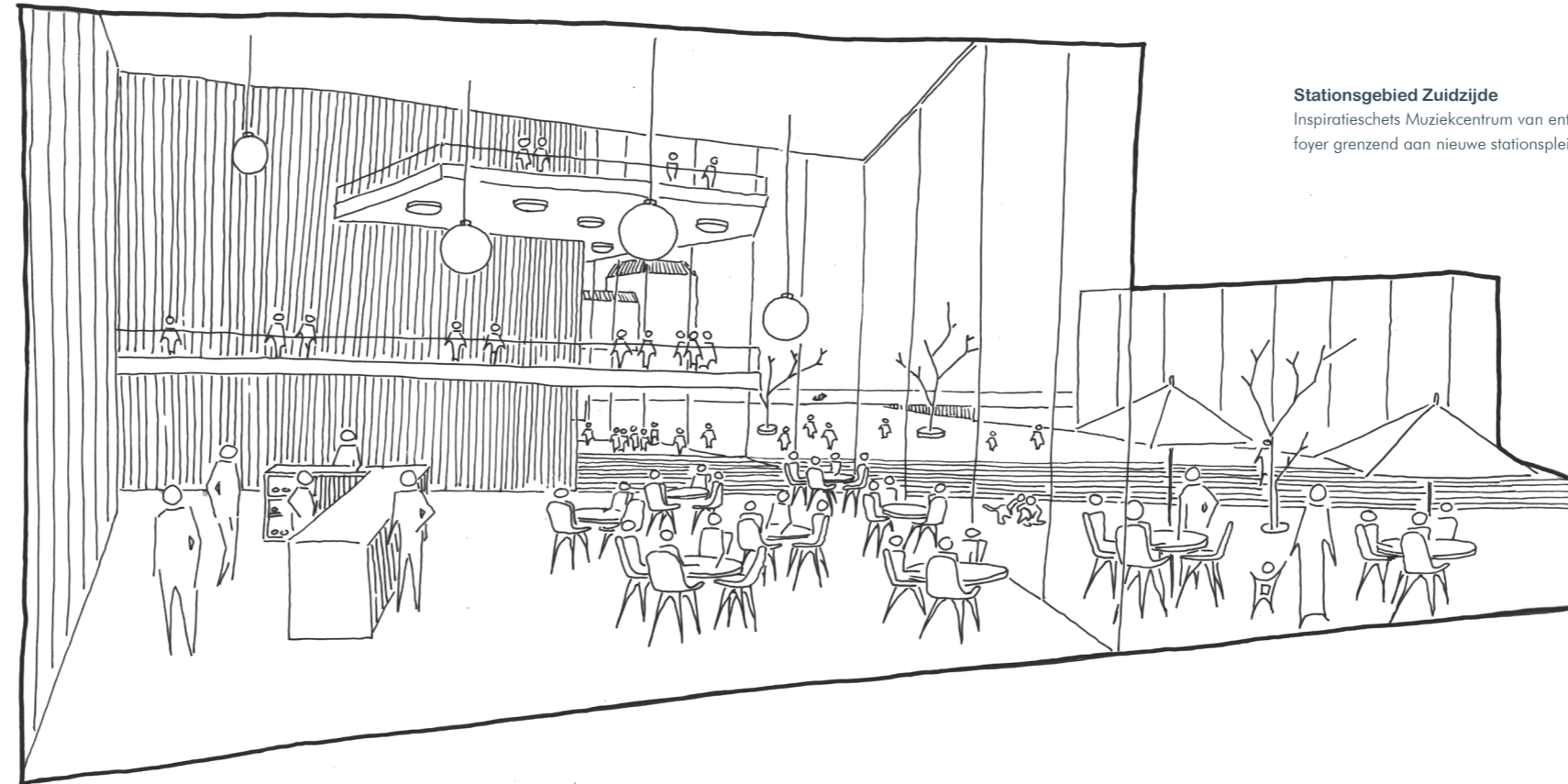
Algemeen

Wat is de potentie van het gevraagde programma op de beide locaties? Dat is onderzocht en uitgewerkt in drie ruimtelijke modellen per locatie. Deze modellen zijn opgezet op basis van het verstrekte ruimtelijk programma van eisen en de bijbehorende ruimtestaat. In de werkwijze van het opstellen van de modellen is gezocht naar gebouwconcepten die de grenzen van de mogelijkheden aanraken. De beschikbare ruimte en het gevraagde volume zijn aan elkaar gewaagd en kunnen elkaar op meerdere manieren versterken. Er is in de studie vooral gekeken naar de kansen en beperkingen van verschillende denkrichtingen en de meer- en minderwaarde daarvan voor het Muziekcentrum en voor de stad.

De ruimtelijke modellen zijn tevens een toets op hoe kansrijk een locatie is om tot een uniek Muziekcentrum te komen. De modellen zijn geen ontwerpen maar een oefening om de mogelijkheden daarin te verkennen. Als er meerdere modellen denkbaar zijn, is de locatie kansrijk voor verdere uitwerking. Voor beide locaties is dit het geval, vanuit dit perspectief gezien.

Alle getoonde modellen tonen een potentiële ruimtelijke inpassing, er zitten geen onmogelijkheden in. Er zijn door SPOT wel voorkeuren aangegeven voor bepaalde oplossingen en denkrichtingen. Om de blik naar verdere uitwerking breed te houden is in deze studie geen top 3 aangegeven. Temeer om dat alle modellen ruimtelijke kansen laten zien die voor deze fase juist relevant zijn om inzichtelijk te maken. In de beoordeling hebben we ons ook meer gericht op het waarderen van de kansen dan een compleet model.

De modellen zijn architectuurvrij wat betreft vorm, beeld en materialisering. Dit ligt nog open voor nadere uitwerking. De schetsen laten fragmenten zien van plekken en sfeer en zijn voornamelijk gericht op de relatie tussen Muziekcentrum en openbare ruimte, hoe de inpassing het stedelijk weefsel goed gemaakt kan worden.



Stationsgebied Zuidzijde
Inspiratieschets Muziekcentrum van entree en
foyer grenzend aan nieuwe stationsplein

Publieke ruimte

- Waar kom je elkaar tegen? Kom je er ook als toevallige passant, zonder kaartje? Is het ruimtelijke model flexibel voor meerdere entrees? Aangegeven wordt dat hoogteverschillen binnen een drempel zijn voor ontmoeting.
- Uitgangspunt: de entree is publiek toegankelijk en op te delen wanneer een deel van de zalen niet in gebruik is
- Uitgangspunt: de foyers zijn onderling schakelbaar en in festivalsituatie koppelbaar aan de entree

Stationsgebied

De positie van de hoofdentree is bij het stationsgebied stedenbouwkundig bepaald aan de oostzijde van de kavel. Hier is sprake van een verlaagd maaiveld van -2,9 meter. Bij toepassing van een ondergrondse parkeergarage op hetzelfde niveau is er dan geen hoogteverschil met de entreehal. Dit maakt het zeer toegankelijk voor voetgangers vanuit het station en automobilisten.

De kavel biedt de mogelijkheid voor twee voor de hand liggende modellen voor de organisatie van de publieke ruimte. één waarin een centrale entreehal gelegen is tussen de zalen en als verbindende element tussen foyers en zalen werkt. Ontmoetingen tussen bezoekers worden geconcentreerd op één plek. Dit bevordert het gevoel van eenheid maar kan ook onwenselijke confrontaties tussen verschillende bezoekersstromen veroorzaken. Het naar binnen gekeerde programma vraagt aandacht voor de wisselwerking tussen binnen en buiten, voor de beoogde levendigheid. Tevens maakt de aanwezigheid van één voordeur het lastiger om de entreehal op te splitsen.

In het andere model is de publieke ruimte rondom de zalen gelegd als een zichtbare route gelegen tussen de foyers en de publieke ruimte buiten het gebouw. De grotere lengte maakt het makkelijker om meer voordeuren te maken en daarmee de entreehal op te delen. De verblijfskwaliteit van de binnen- en buitenruimte zijn hier afhankelijk van elkaar. De verschillen in karakters van de omliggende straten maakt dat de entreehal versnipperd over kan komen.

De grote hoogteverschillen in het maaiveld hebben tot gevolg dat ook in de interne publieke ruimte grote hoogtes overbrugd moeten worden. Bij het centrale model zal de oriëntatie meer verticaal zijn en bij de naar buiten gekeerde variant meer uitgestrekt en dus horizontaler van karakter.

Vrydemalaan

Met uitzondering van de noordzijde is de ruimte in de stedelijke omgeving beperkt. Dit maakt het moeilijk om na afloop van een voorstelling de piek van vertrekkende bezoekers op te vangen. De oriëntatie richting binnenstad, OV aansluiting en gunstige bezonning maken de westzijde echter voor de hand liggend als locatie voor een hoofdentree. Een voorwaarde hiervoor is dat geen overlast ontstaat voor de directe omgeving. Aan de noordzijde is openbare ruimte voorzien die voldoende capaciteit heeft om de piek op te vangen en is hierdoor zeer geschikt voor positie van publieke ruimte.

De beperkte breedte van de kavel maakt het lastig om te kiezen voor het model van de centrale entreehal omdat zalen veelal naast elkaar komen te liggen. Een dergelijke oplossing zou wel de doorwaadbaarheid van het gebouw bevorderen. Bijkomend voordeel is dat naastgelegen foyers kunnen profiteren van de kwaliteit van het Oosterhamrikkanaal en naastgelegen park die door de open gevel het gebouw binnen komt. Langs de entreezone kunnen meerdere voordeuren komen waardoor een meer alzijdig gebouw ontstaat.

Gebouwprogramma Analyse en conclusie



Schakeling zalen

Onderzoeksvraag:

- Kunnen alle zalen op één niveau gerealiseerd worden zodat de interne logistiek zonder liften gerealiseerd kan worden?
- De zalen Purple, Orange en Green liggen altijd als cluster bij elkaar. Deze worden programmatisch het meeste gekoppeld. Kan dit als cluster in verschillende modellen ingepast worden en wat brengt dat aan mogelijkheden voor de publieksruimte?
- De White is de zaal die in modellen meer los van het cluster gepositioneerd mag worden. Deze zaal kan en mag meer zelfstandig functioneren. Welke kansen biedt dit?

Stationsgebied

Het ruimtebeslag op de kavel voor laden & lossen maakt het niet mogelijk om alle vier zalen inclusief foyers en backstage, op één niveau te realiseren aansluitend op de loading docks. Hoogteverschillen zijn onvermijdelijk. Dit vraagt om een goede logistieke oplossing door middel van voldoende liften zodat de bedrijfsvoering hier geen nadelen van ondervindt. Bijvoorbeeld door alle vier zalen of een deel daarvan, boven de laad & los zone te plaatsen en daarmee dus boven niveau maaiveld van +2,5 meter.

Het cluster van de drie zalen kan in meerdere schakelingen gemaakt worden. In de modellen waar de White meer los van het cluster staat, is dit altijd aan de zijde van het Emmaviaduct. Op die plek is het mogelijk een nevenentree voor deze zaal te maken op het niveau van het fietspad parallel aan het viaduct.

Vrydemalaan

Het ruimtebeslag op de kavel voor laden & lossen maakt het niet mogelijk om alle vier zalen inclusief foyers en backstage, op één niveau te realiseren aansluitend op de loading docks. Hoogteverschillen zijn onvermijdelijk. Dit vraagt om een goede logistieke oplossing door middel van voldoende liften zodat de bedrijfsvoering hier geen nadelen van ondervindt. Deze conclusie is gelijk aan die bij het Stationsgebied.

De kavel is 49m breed (dat is exclusief het aanwezige leidingtracé). Door deze breedte kunnen de White en de Purple alleen in langrichting gepositioneerd worden. De Orange zou eventueel wel dwars geplaatst kunnen worden maar de foyer dient dan circa 5 meter uit te kragen boven het peil van de kade. Daarmee is deze foyer wel op niveau en niet te koppelen met de openbare ruimte aan de kade. De Green kan door kleinere en flexibele afmetingen altijd in meerdere richtingen op de kavel geplaatst worden.

Het cluster van de drie zalen kan in meerdere schakelingen gemaakt worden. In de modellen waar de White meer los van het cluster staat, is dit altijd aan de kop aan de oostzijde van de locatie. Op die plek is het mogelijk een nevenentree voor deze zaal te maken terwijl koppeling met de foyers van andere zalen ook nog steeds mogelijk is.



Stationsgebied Zuidzijde
Inspiratieschets Muziekcentrum
met horeca op het dak

Stapelen zalen

Onderzoeksvraag:

- Welke kansen en welke beperkingen zijn er als er zalen gestapeld worden? Stapeling van zalen laat zien dat het grondoppervlak van het gebouwvolume compacter te maken is maar dat heeft tegelijkertijd ook zijn weerslag op de complexiteit van de constructieve en akoestische maatregelen. Zo min mogelijk stapelen heeft voor SPOT de voorkeur. Weegt het toch stapelen van zalen op tegen de kansen die het brengt?

Stationsgebied

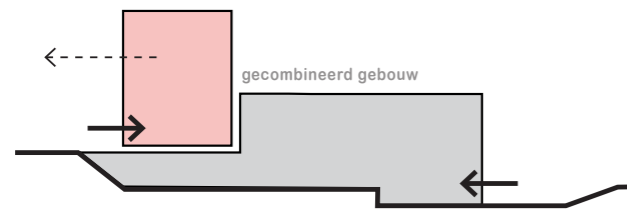
Bij het stapelen van één zaal komt er oppervlak vrij op de kavel dat kan worden aangewend voor additioneel programma. Omdat het voor de hand ligt tegen de kavelgrens aan het stationsplein te bouwen, komt de ruimte vrij aan de westzijde, langs het Emmaviaduct. De onderste paar lagen is voor additioneel programma complex omdat er geen mogelijkheid is tot het maken van een gevel, echter is het wel geschikt te maken voor parkeren. In de ruimtelijke modellen is de grens van de kavel gehanteerd, maar zichtbaar is ook dat er nog een deel niemandsland is tegen het Emmaviaduct aan. Afhankelijk van de nadere uitwerking kan gekeken worden of en hoe die grens effectief ingezet kan worden voor het volume van het Muziekcentrum en/of additioneel programma.

De Green is hier het meest geschikt om te stapelen door het relatief kleine volume en de hoge mate van flexibiliteit. De positie van de stapeling is bij voorkeur aan de noordwestzijde van de kavel, aangezien aan de oost- en zuidzijde vanuit de stedenbouwkundige randvoorwaarden een maximale hoogte van 8-14m wenselijk is. Deze stapeling van zalen laat gelijk ook zien dat daarmee de maximale hoogte wordt bereikt van wat mogelijk is op deze locatie, met het gegeven bouwprogramma. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden is aangegeven dat er een hoogte accent gemaakt kan worden op de hoek tegen het Emmaviaduct. Dat kan alleen gerealiseerd worden met ander programma dan het muziekcentrum, als dat al een doel op zich is.

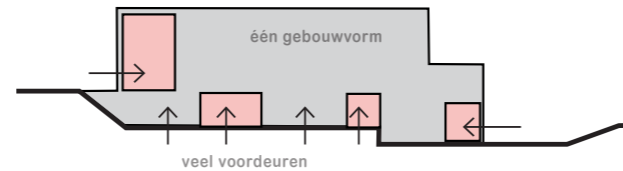
Vrydemalaan

Door één zaal te stapelen kan het gebruikte grondoppervlak verkleind worden wat meerdere kansen oplevert. In het gestapelde model is de Orange gebruikt omdat hiermee het meeste effect bereikt kan worden om de kansen te benutten. De lengte van het gebouw wordt ingekort waardoor de bereikbaarheid van de kade wordt vergroot. Vooral vanuit de campus gezien is dit van waarde, het Muziekcentrum vormt een minder lange wand. De afstand tot het woongebouw aan de oostelijke kop van de locatie wordt groter waardoor het meer een vrijstaand gebouw kan worden en als Muziekcentrum beter herkend wordt. Het biedt ook de kans om die hoek als eerste indruk voor bezoekers aan die zijde, aantrekkelijker te maken.

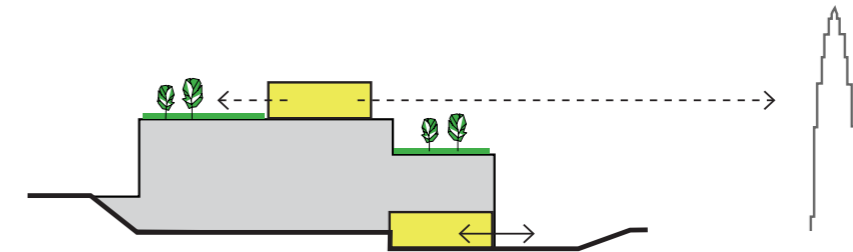
Gebouwprogramma Analyse en conclusie



Stationsgebied
Muziekcentrum achter additioneel programma



Stationsgebied
Levendige plint en kleinschalig programma



Stationsgebied
Inpassing horeca

Additioneel programma

Onderzoeksvraag:

→ Is er ruimte voor additioneel programma? Ter versterking van het concept van het Muziekcentrum en/of om een positieve invloed te kunnen hebben op de businesscase en is dat van meerwaarde voor de locatie? Belangrijk is dat dit een plus is. Er mag geen te grote afhankelijkheid zijn ruimtelijk en architectonisch gezien. Het risico dat een partij afhaakt mag niet leiden tot een architectonisch minderwaardig Muziekcentrum.

Stationsgebied

Er kan op de locatie volume vrij gespeeld worden in een compact model. Dit volume is in één deel beschikbaar, vrijstaand of boven op een laag parkeren of de zone van laden & lossen. Er is divers programma genoemd als kansrijk op deze locatie: wonen, hotel, shortstay, onderwijs. Er zijn daarbij ook programmatische koppelingen te maken met breakout rooms en congressalen. Maar ook bovengronds parkeren is als mogelijkheid genoemd.

Het dak wordt ook als kans gezien op deze locatie voor een bijzondere plek, als aanvulling op het programma. Een horeca voorziening met dakterras, een exclusieve plek die apart verhuurbaar is. Met uitzicht op de skyline van de stad, op afstand van de stations sfeer. Een soort vijfde zaal in de open lucht: de Blue. Nadrukkelijk wordt benoemd dat horeca op het dak, horeca in de plint niet uitsluit. Het kan allebei goed functioneren.

Extra programma kan ook versnipperd toegevoegd worden in het model wat de volledige kavel vult. Verhuurbare ruimtes die geïntegreerd zijn in het Muziekcentrum, die apart verhuurbaar zijn voor kleinschalige bedrijvigheid in en aan de rand van het gebouw. Deze vorm van additioneel programma past goed in de beoogde sfeer van het stationsgebied.

Het is onwenselijk als de kavel wordt opgedeeld en een bouwdeel apart, los van het Muziekcentrum wordt ontworpen. Het moet één architectonische uitstraling hebben en als zodanig worden ontworpen.

Vrydemalaan

Er kan op de locatie volume vrij gespeeld worden in een compact model dat kan worden aangewend voor additioneel programma. In de tekeningen is een aanname gedaan voor de hoogte hiervan aangezien hier (nog) geen kaders voor aangegeven zijn. Er is divers programma genoemd als kansrijk op deze locatie. Muziek- en overig cultureel gerelateerd programma en voorzieningen ten dienste van de naastliggende campus zoals congresvoorzieningen.

Positie horeca

Onderzoeksvraag:

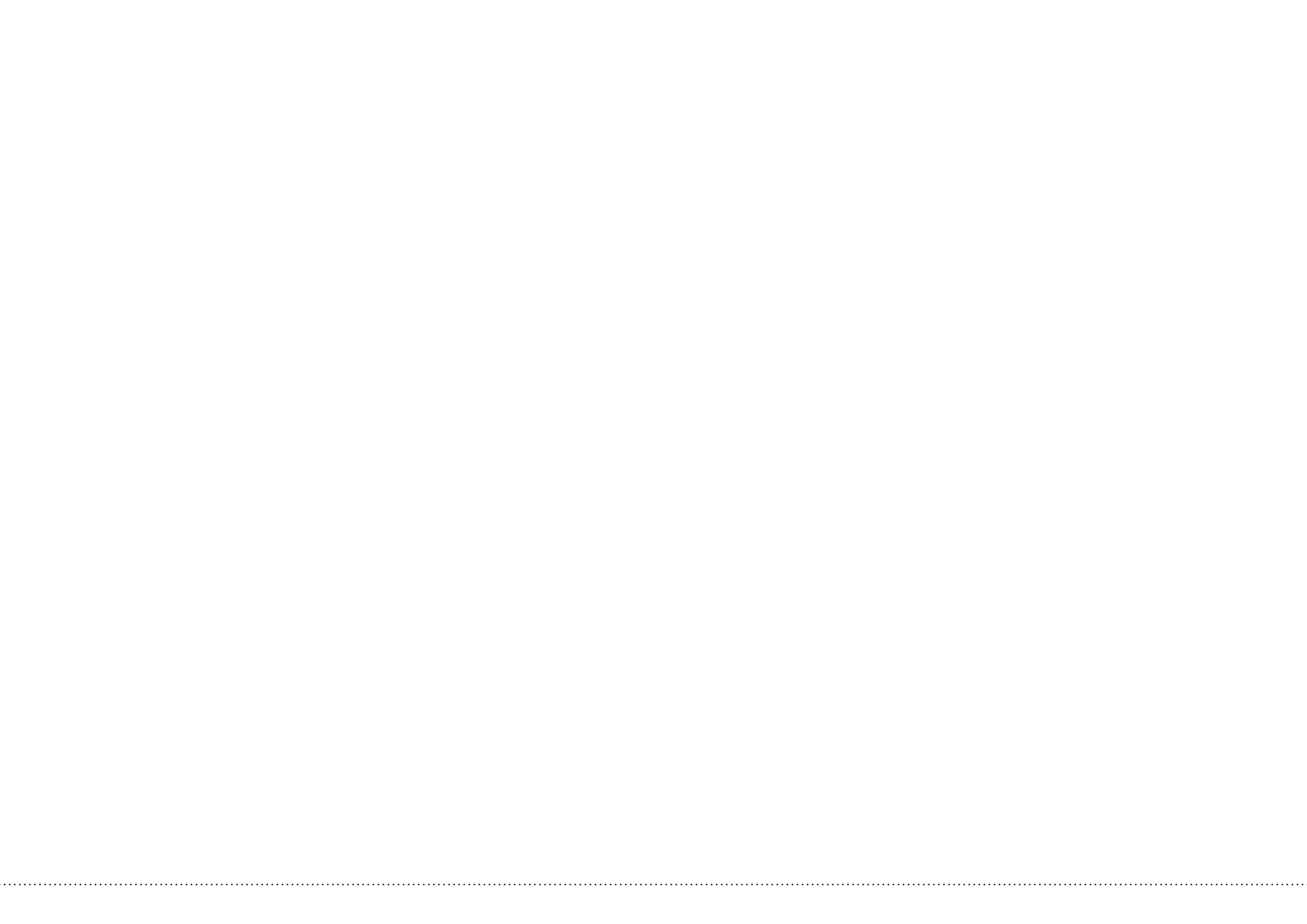
→ De positie van de horeca kan een sleutelrol spelen in de ruimtelijk economische impact van een locatie. De horeca in het opgegeven programma is primair ten dienste van het bedienen van de bezoekers. Dat het meer bezoekers trekt is gewenst, maar het mag niet ten koste gaan van de bedrijfsvoering tijdens voorstellingen. Brengt de horeca uit het programma dan voldoende levendigheid doordeweeks overdag, als er binnen geen voorstellingen zijn?

Stationsgebied

Voor de horecafuncties is de begane grond aan het stationsplein een voor de hand liggende en aantrekkelijke locatie. Het past goed bij het dynamische karakter van het stationsplein en is laagdrempelig toegankelijk vanaf het plein waardoor zowel ruimtelijke als financiële voordelen te behalen zijn. De locatie biedt ook mogelijkheden voor een restaurant boven op het gebouw, met uitzicht over de skyline van de binnenstad. Echter zal hier extra horeca voor moeten worden aangewend aangezien de plek te ver weg is voor een goede bediening van het publiek bij de zalen.

Vrydemalaan

De horeca kan aan de westzijde van het gebouw profiteren van de openbare ruimte en de avondzon. Aan de noordzijde kan de horeca profiteren van het recreatieve karakter van het kanaal en de boulevard, maar heeft hier minder zon. Toegankelijkheid vanaf het UMCG terrein kan klandizie vanuit de campus bevorderen. Een restaurant met dakterras heeft eigenlijk alleen kwaliteit als er ook mooi uitzicht is, daarvoor is hier onvoldoende gelegenheid en bovendien wordt het op deze locatie niet als grotere waarde gezien ten opzichte van hoogwaardige kwaliteit van de kade, op maaiveld.



Colofon

TEAM 4 ARCHITECTEN

KOLENPARK

Eelkemastraat 185

Postbus 678

9700 AR Groningen

050 31 44 555

www.team4.nl

Dit document is de ruimtelijke onderbouwing van de twee onderzochte locaties voor een nieuw Muziekcentrum in Groningen: Stationsgebied zuidzijde en Vrydemalaan.

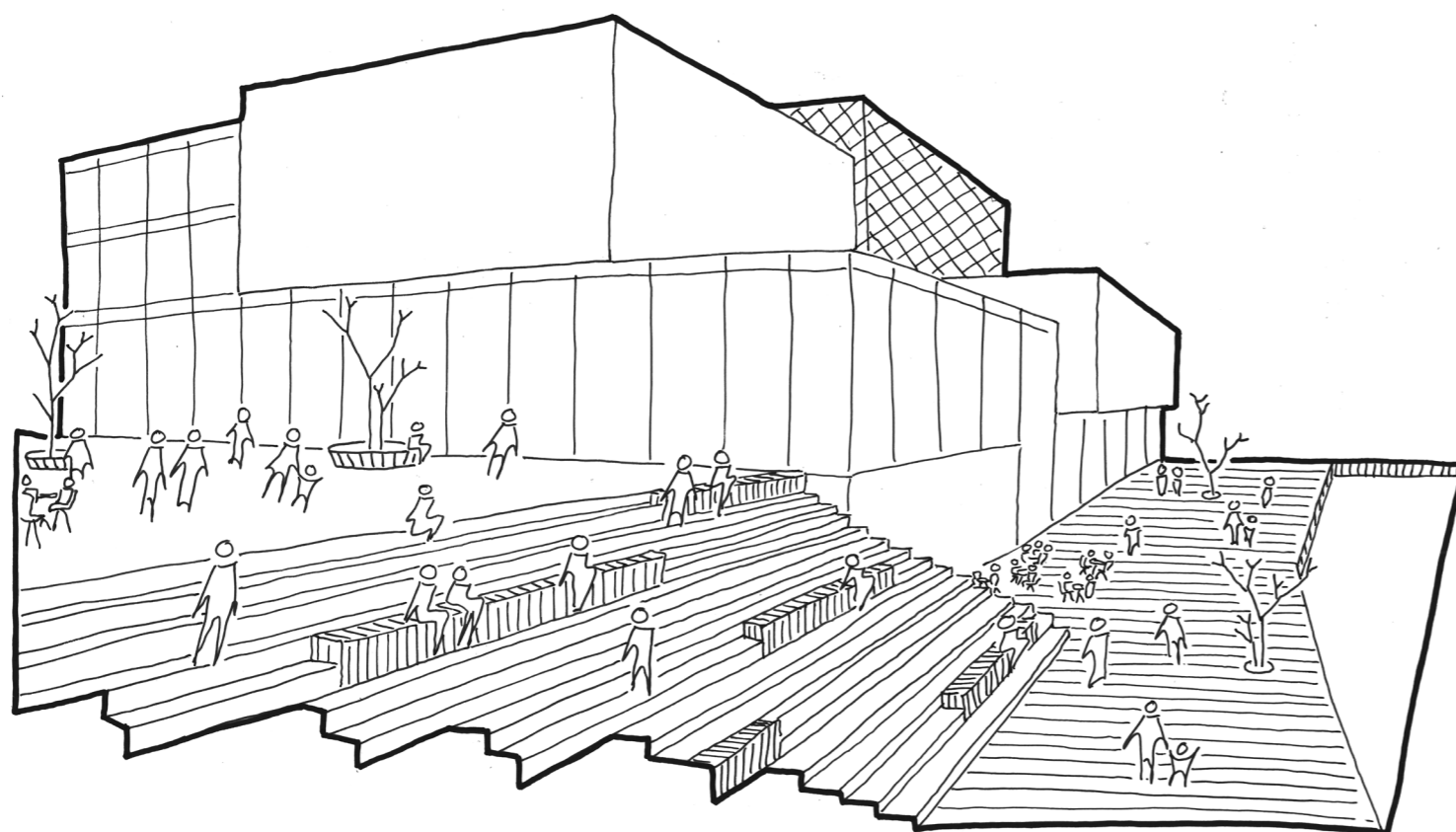
Het is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Groningen in samenwerking met Draaijer & Partners, Basalt, Ovium en Decisio.

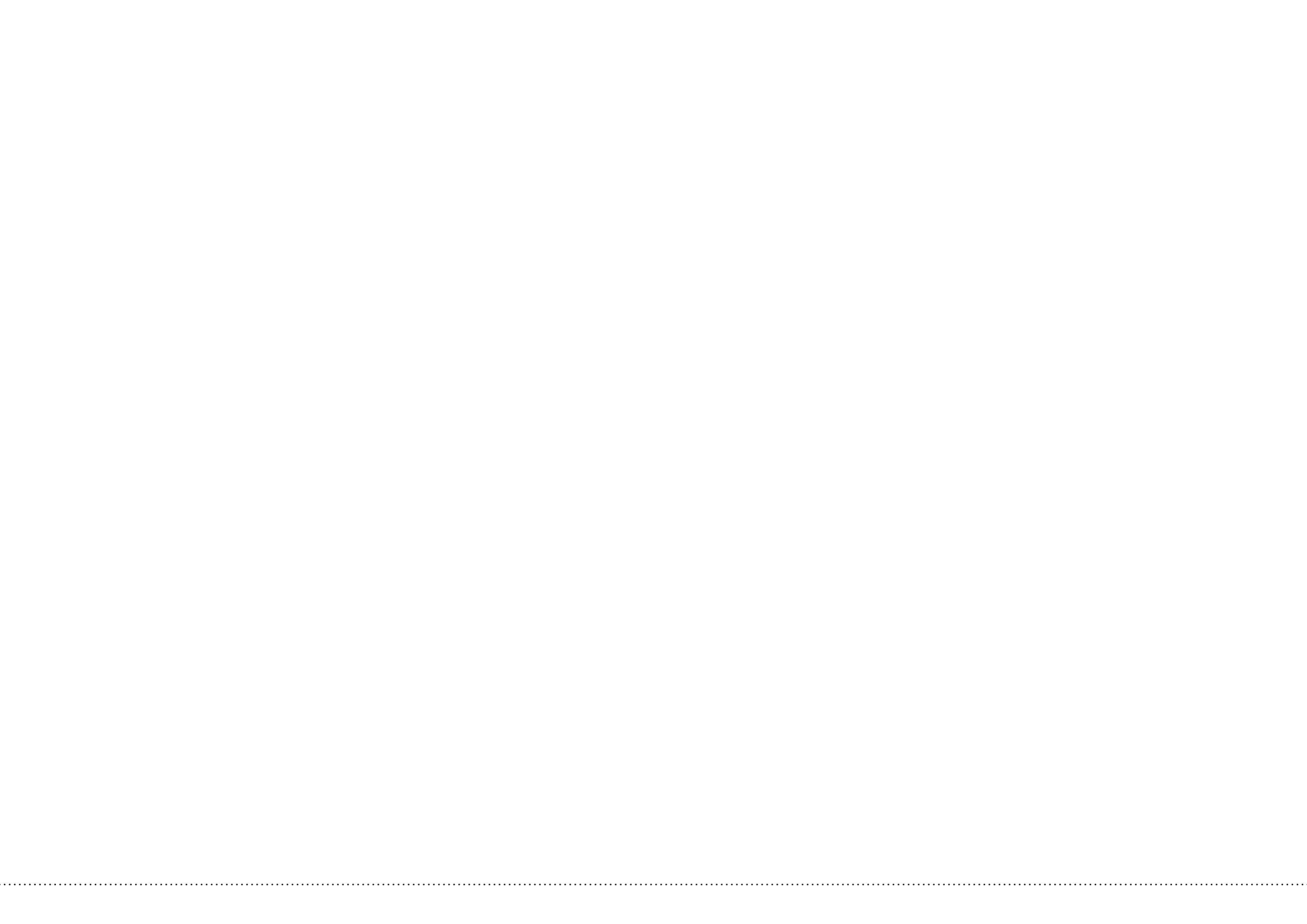
Projectcode

1929

Datum

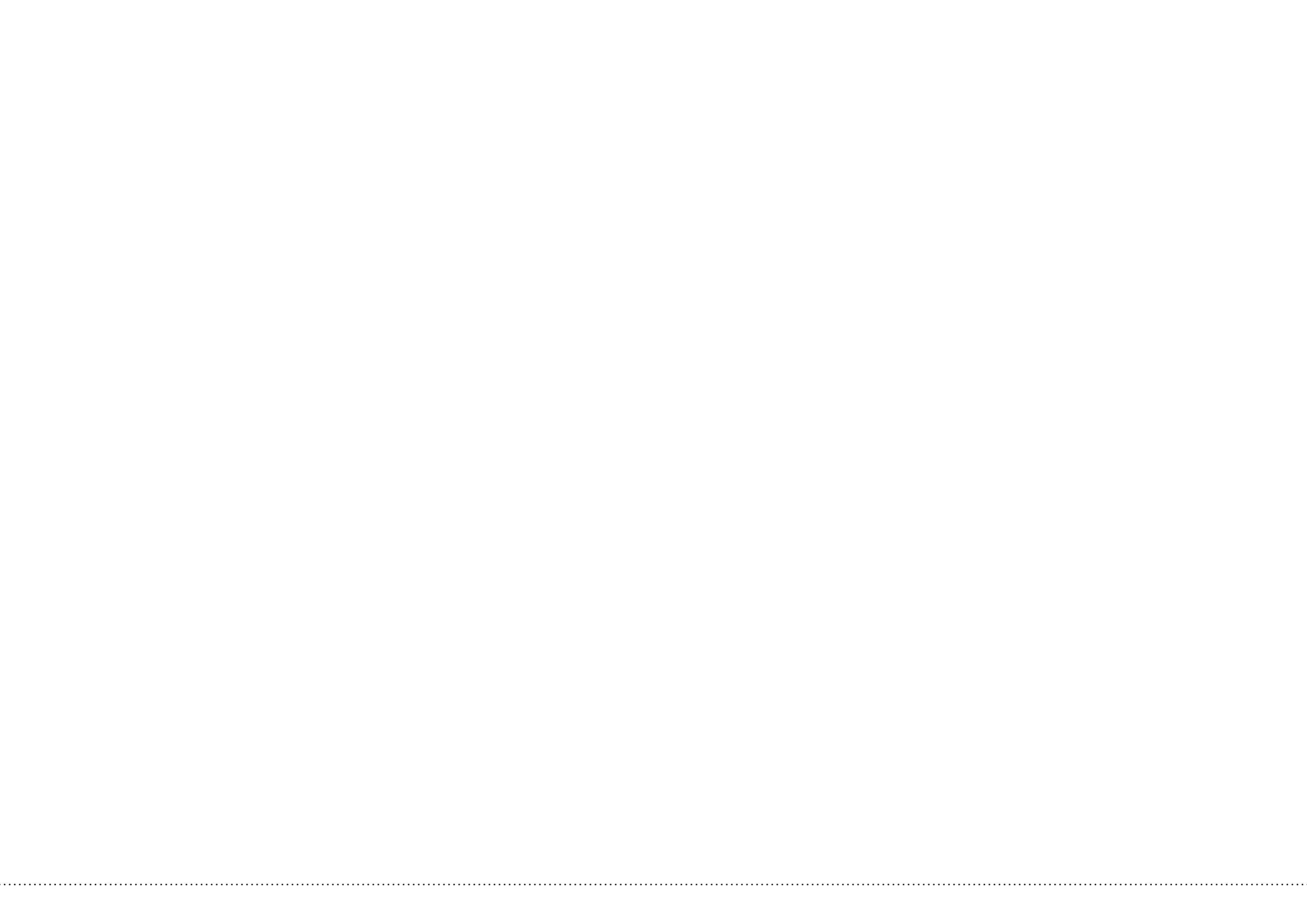
31 augustus 2020

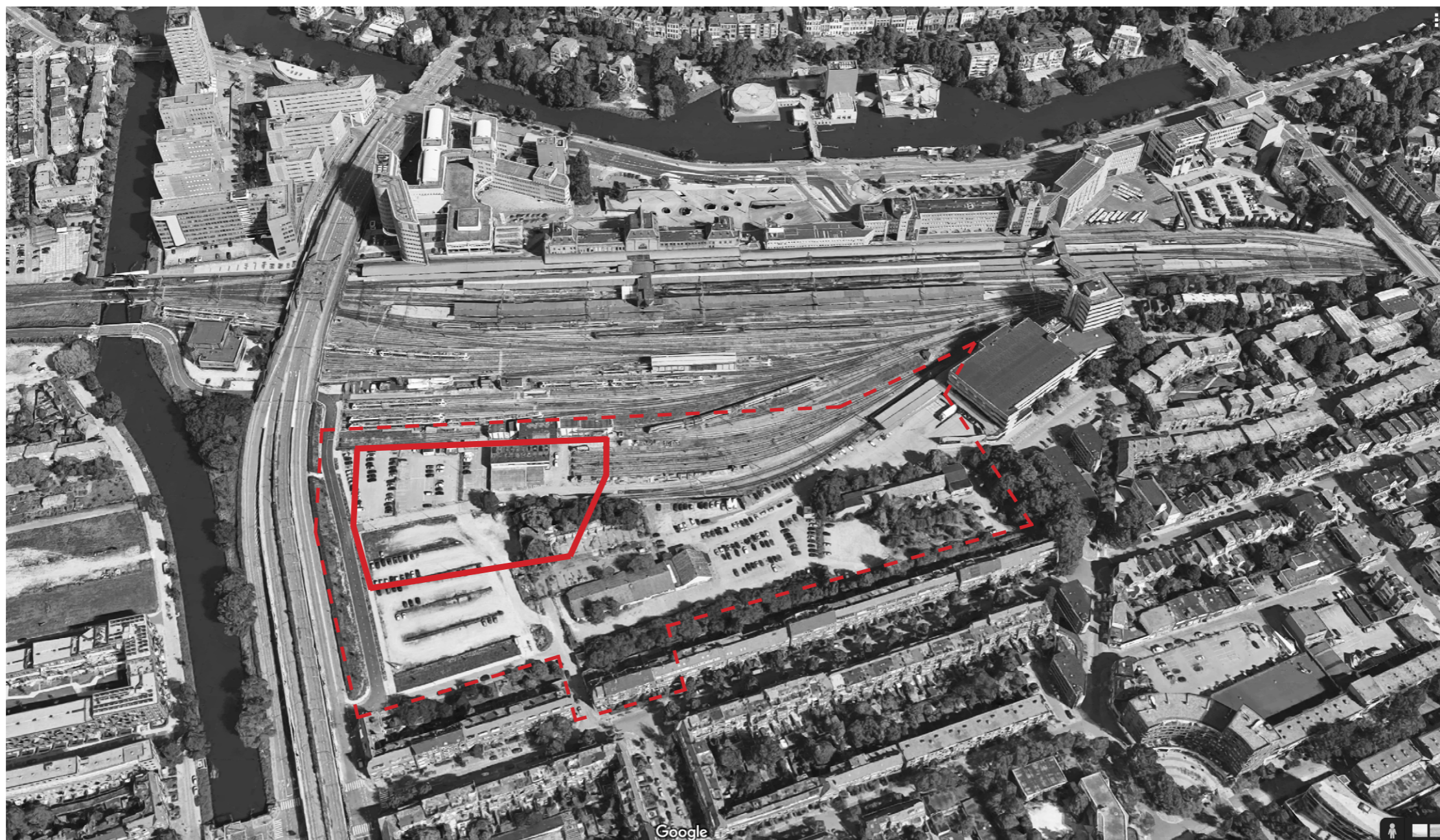




Bijlage A

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

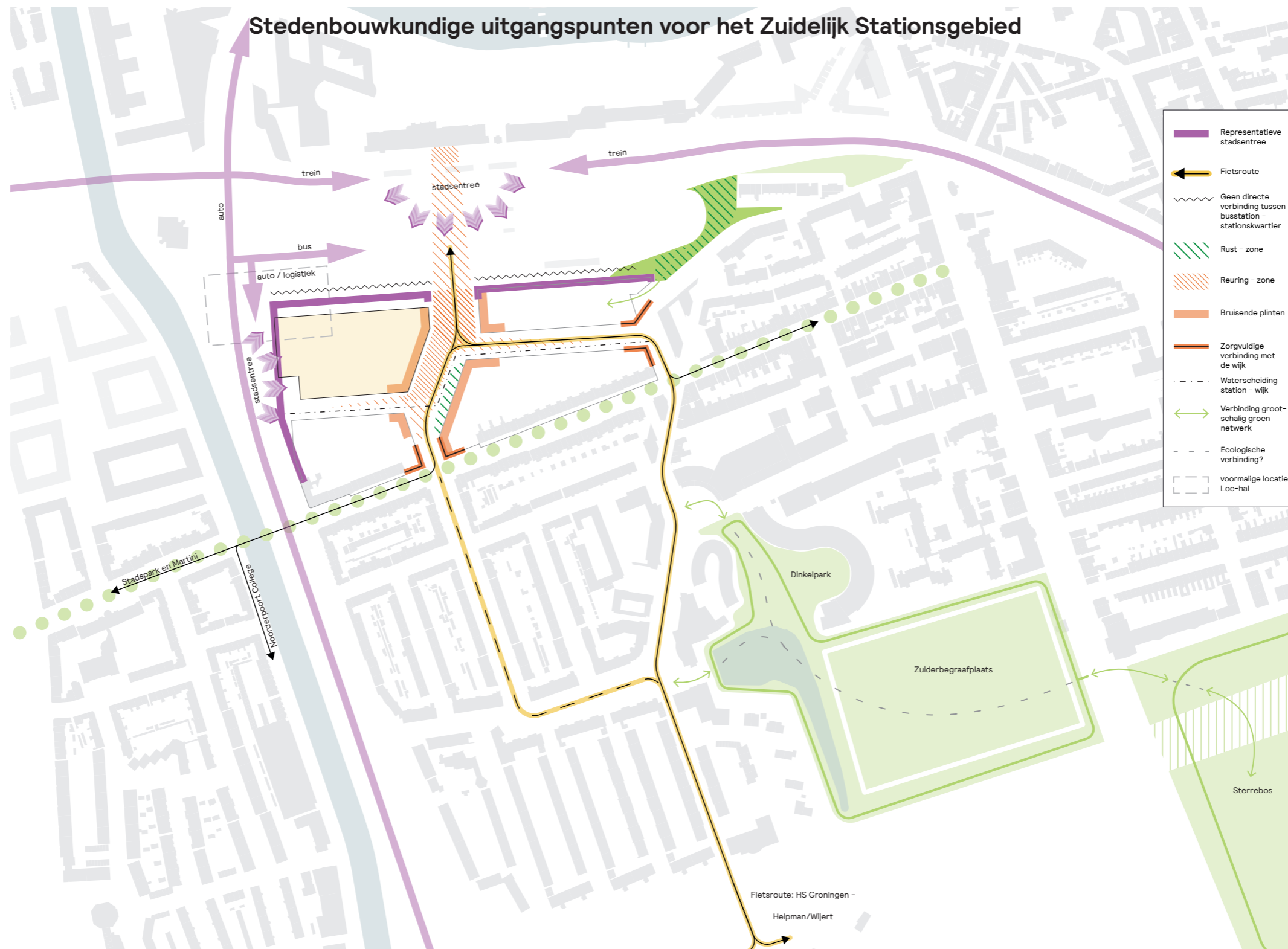




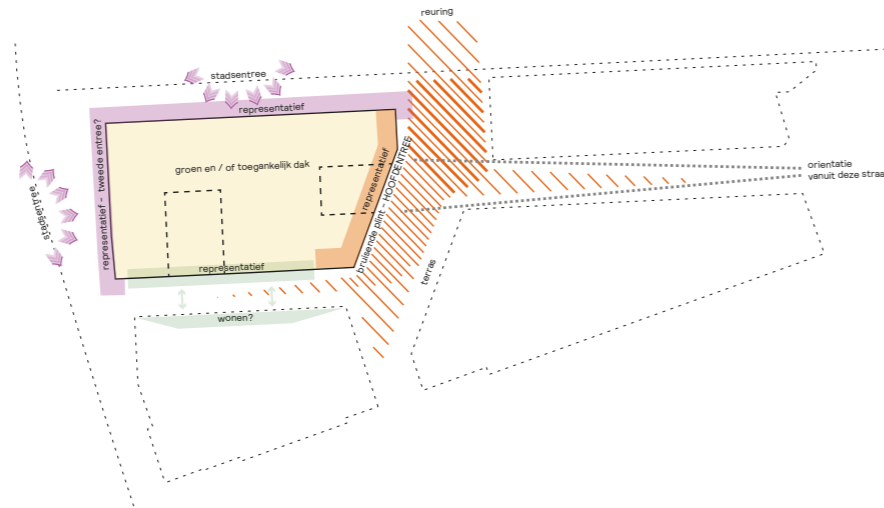
Cultuurcentrum, locatie Zuidelijk Stationsgebied

Stedenbouwkundige randvoorwaarden, d.d. 30/04/2020

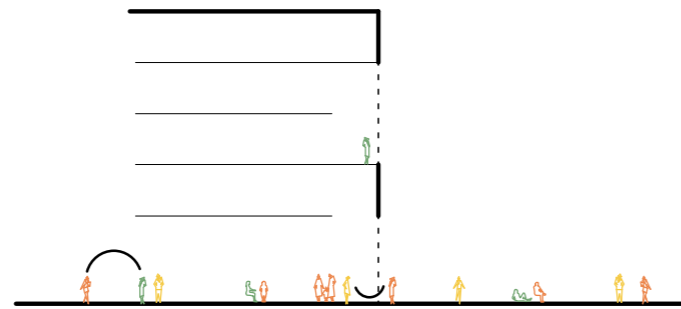
Stedenbouwkundige uitgangspunten voor het Zuidelijk Stationsgebied



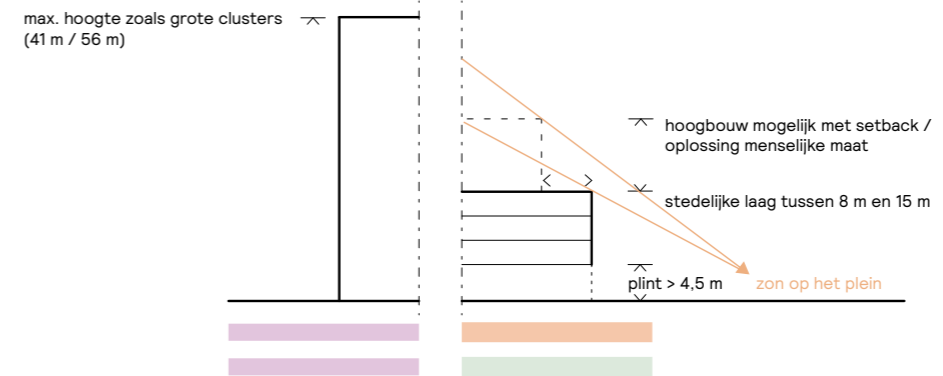
Stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de locatie Zuidelijk Stationsgebied



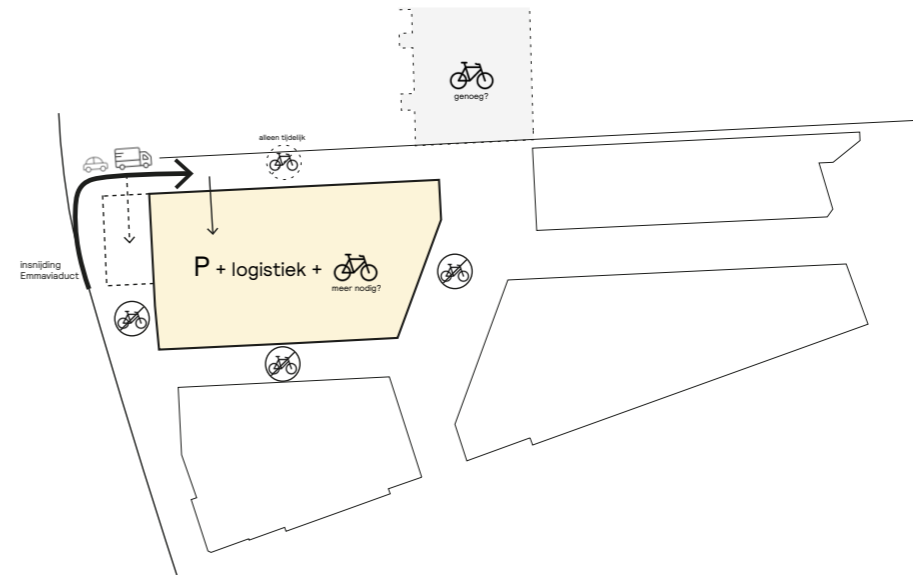
Het gebouw is een alzijdig stadsblok, dat zich met 4 rooilijnen nestelt in de stadsstructuur. Het stadsblok wordt incidenteel onderbroken.



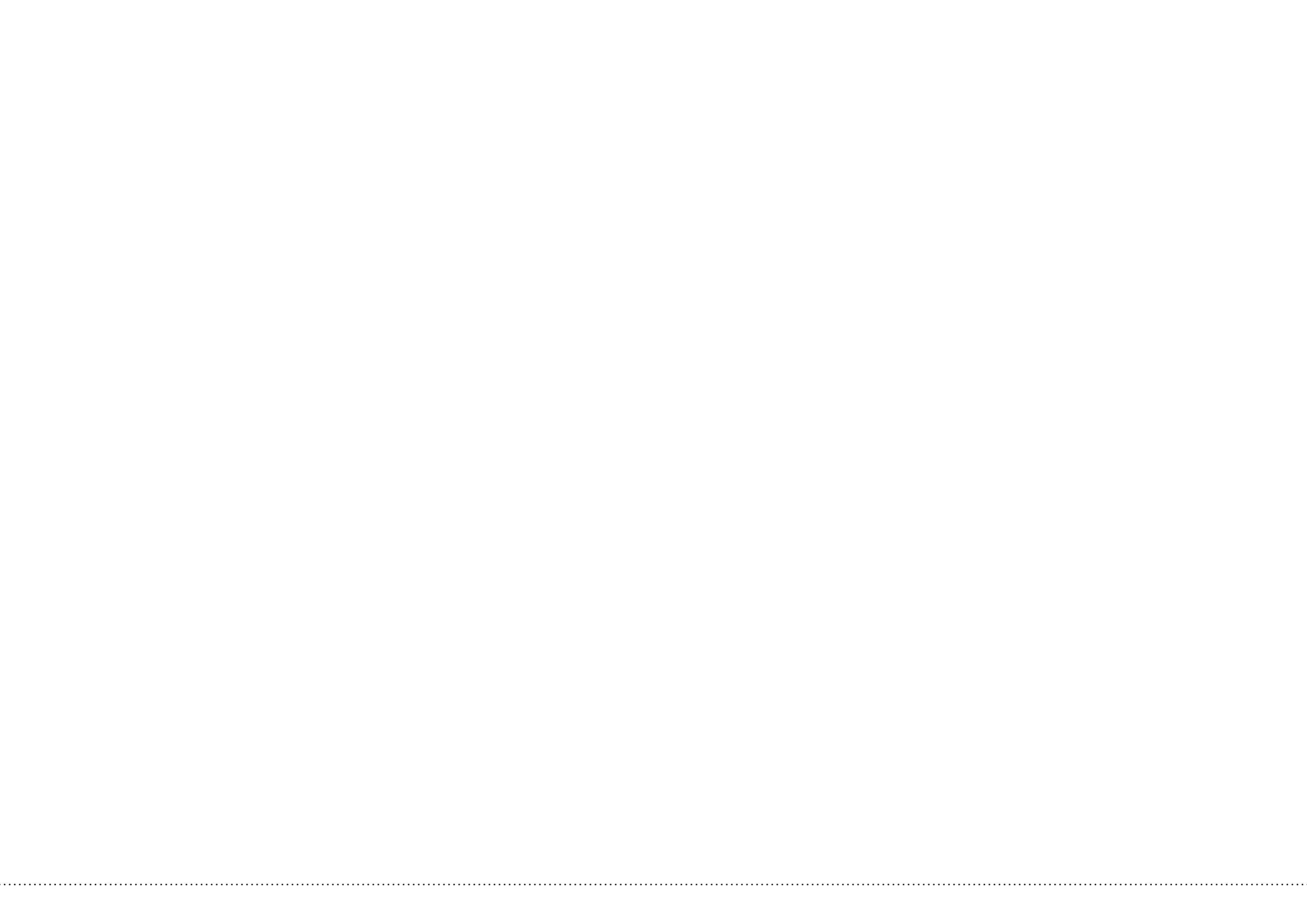
Aan het plein een stadse levendigheid: er is een sterke interactie tussen het gebouw en de openbare ruimte. Ook elders 'communiqueert' het gebouw met de openbare ruimte.



De bouwmassa van het gebouw verhoudt zich tot de sfeer van de openbare ruimte. Aan het Emmaviaduct en het station is meer massa en hoogte mogelijk. Aan het plein en de zuidzijde heeft het gebouw een menselijke maat.



Voor auto's en logistiek is het gebouw ontsloten vanaf de insnijding van het Emmaviaduct. Parkeren voor zowel auto's als fietsen is opgelost in het gebouw. Fietsen kunnen evt. tijdelijk worden geparkeerd aan de noordzijde.





Cultuurcentrum, locatie Vrydemalaan

Stedenbouwkundige randvoorwaarden, d.d. 30/04/2020

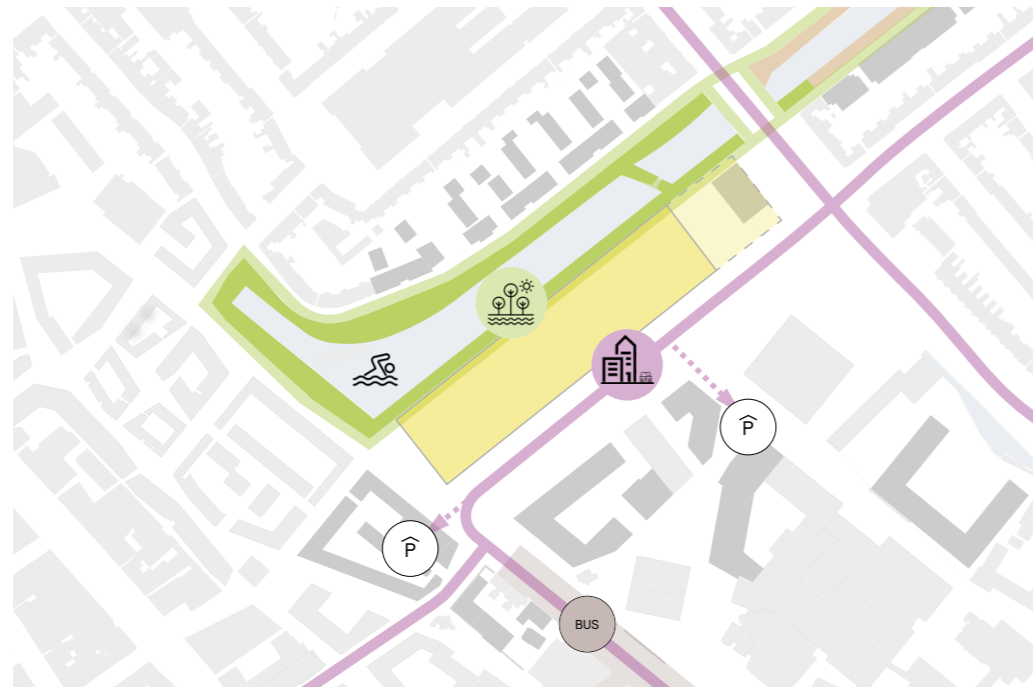
Stedenbouwkundige uitgangspunten voor ontwikkelzone Oosterhamrikkade



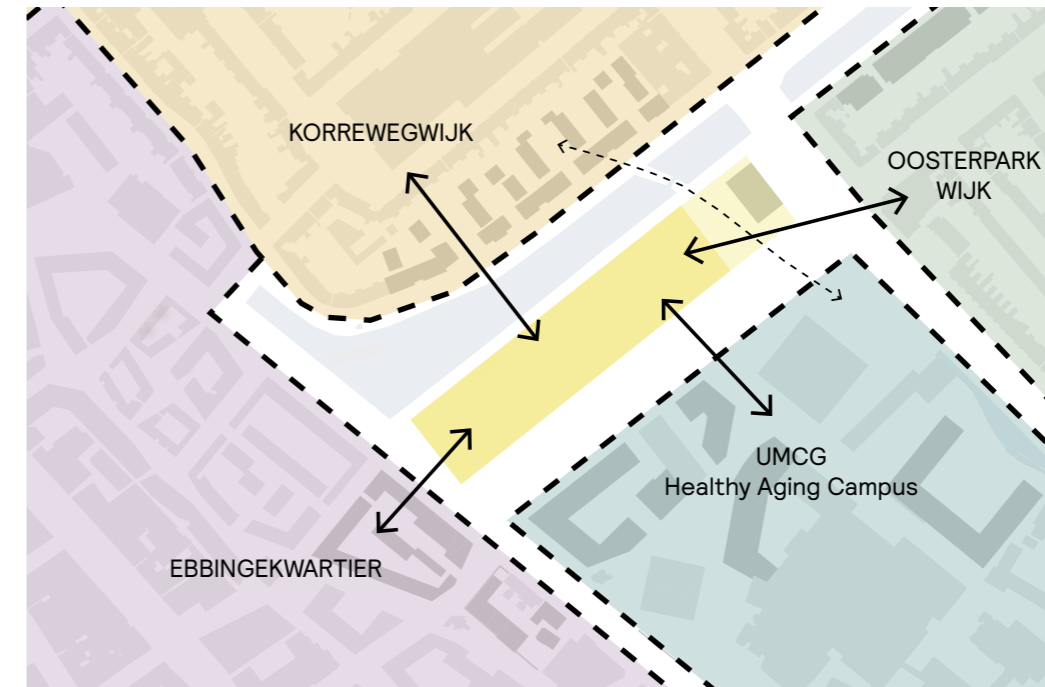
1. De ontwikkelzone 'Oosterhamrikkade' is de nieuwe drager die wijken, stad en (stads)landschap met elkaar verbindt. De nieuwe drager is een systeem van stadsblokken en straatprofielen met een eigen identiteit.



2. Recreatief & stedelijk. Het kanaal vormt een recreatieve zone, met een samenspel van groene en verharde oevers. De as Vrydemalaan, Vinkenstraat en nieuwe brug vormt de stedelijk drager voor auto en OV.

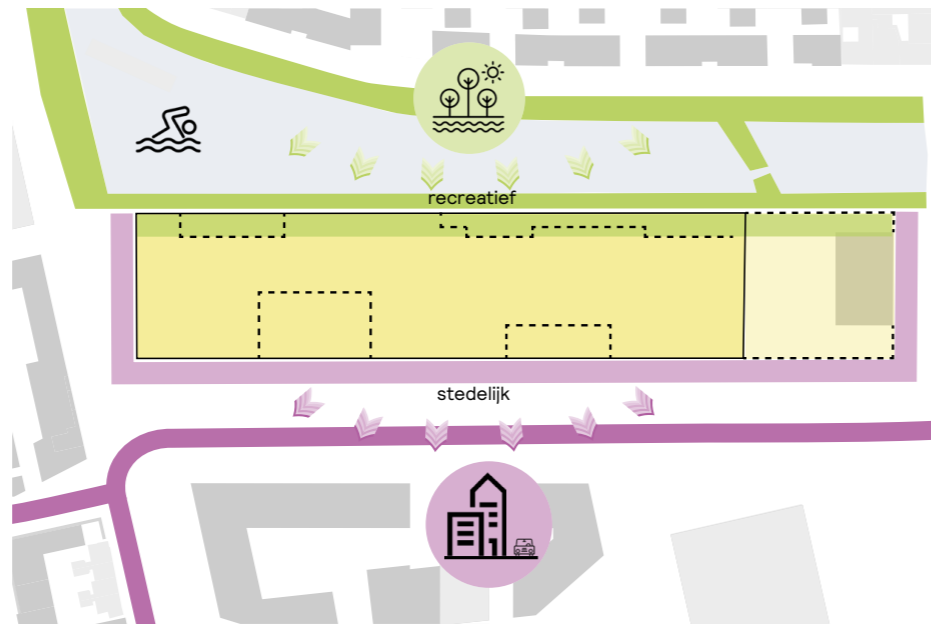


3. De locatie heeft 2 gezichten: recreatief en ontspannen naar het kanaal, stedelijk en formeel naar de Vrydemalaan.

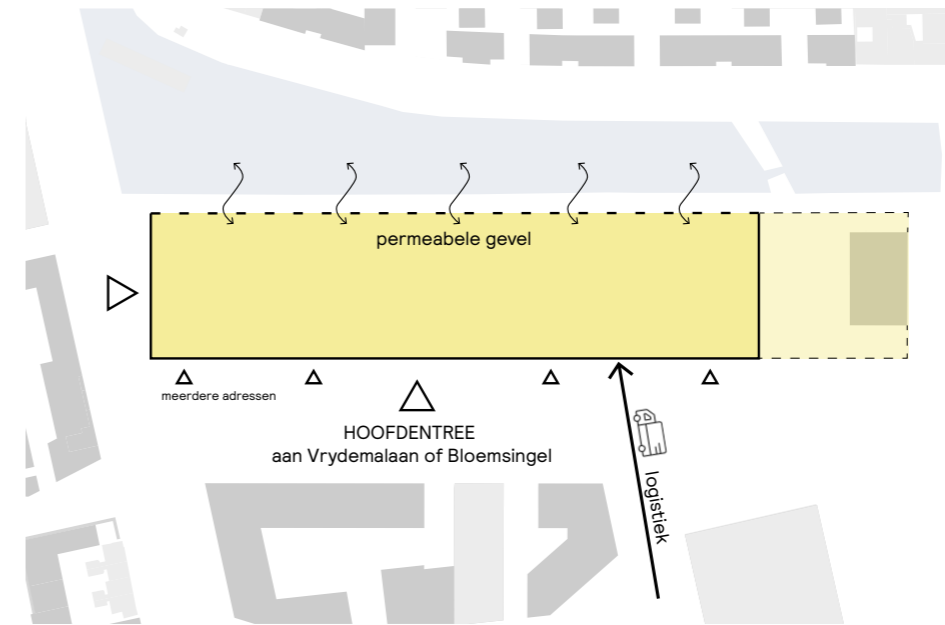


4. De ontwikkelzone wordt verbonden met de omringende wijken/stadsdelen

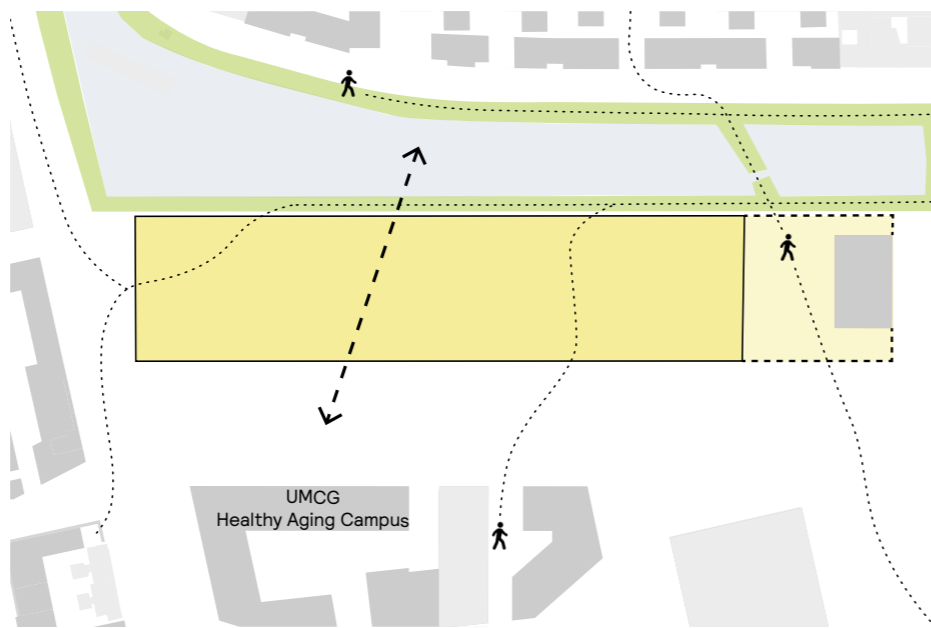
Stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de locatie Vrydemalaan



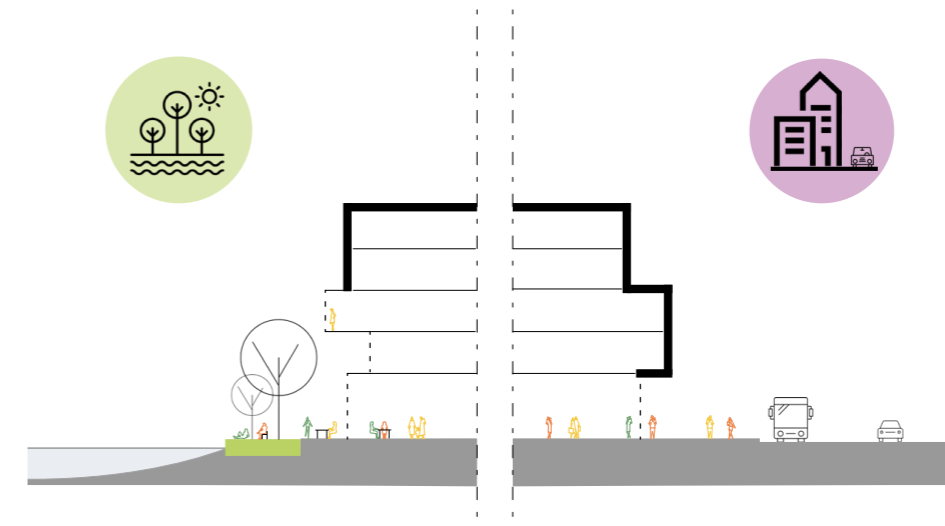
Het gebouw is een alzijdig stadsblok, dat zich met 4 rooilijnen nestelt in de stadsstructuur. Het stadsblok wordt incidenteel onderbroken om de lengte van het blok te verkorten.



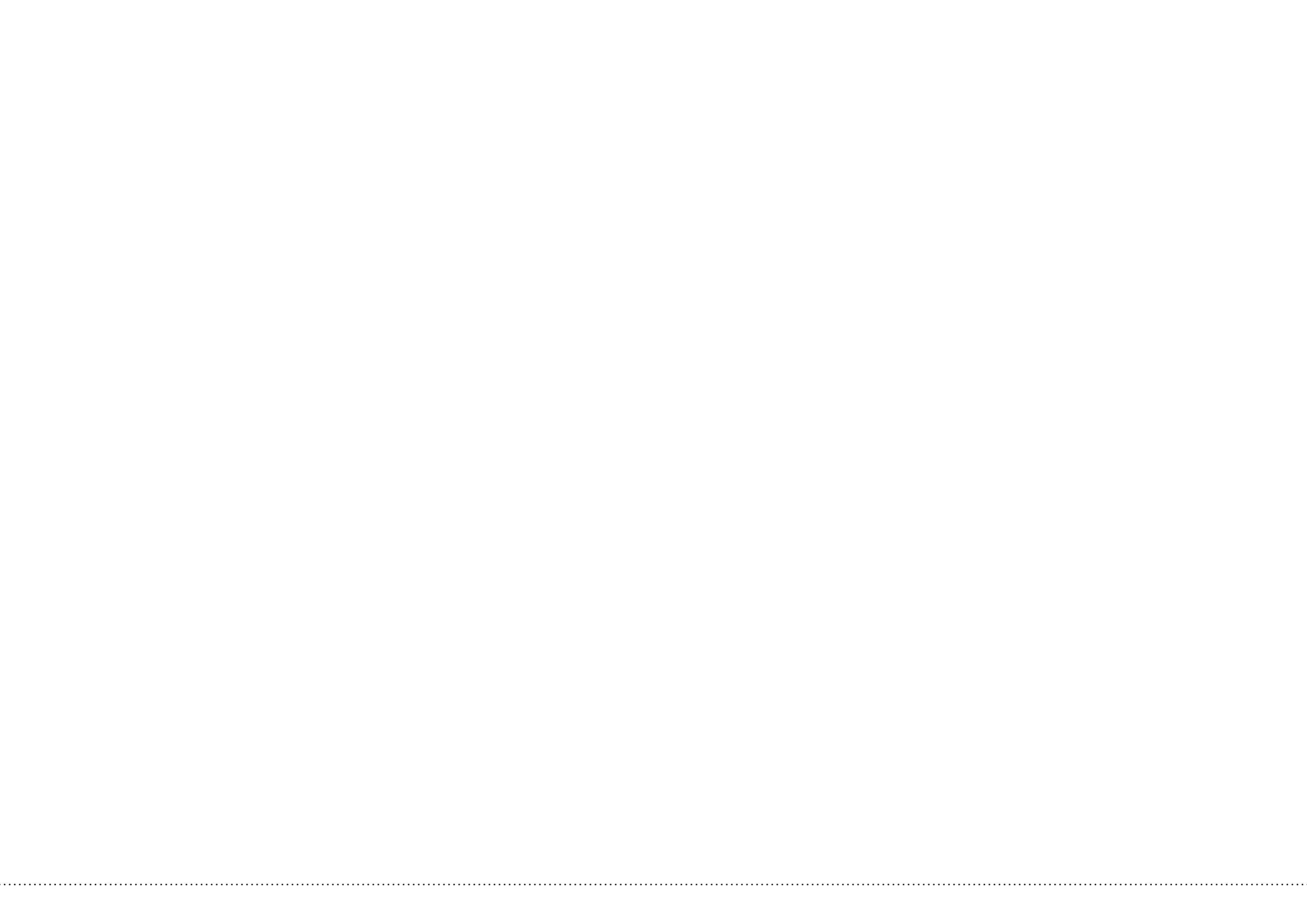
Het stadsblok is toegankelijk vanaf alle zijden. De hoofdentree bevindt zich aan de stedelijke kant (Bloemensingel of Vrydemalaan). Aan de Vrydemalaan bevinden zich meerdere adressen, aan het kanaal is het gebouw transparant en permeabel.



Het gebouw is verbonden met de omringende wijken / stadsdelen. Het gebouw is visueel en/of fysiek doorwaadbaar.



Het gebouw heeft 2 gezichten: aan de Vrydemalaan stedelijk en formeel. Aan het kanaal informeel en met een menselijke maat.

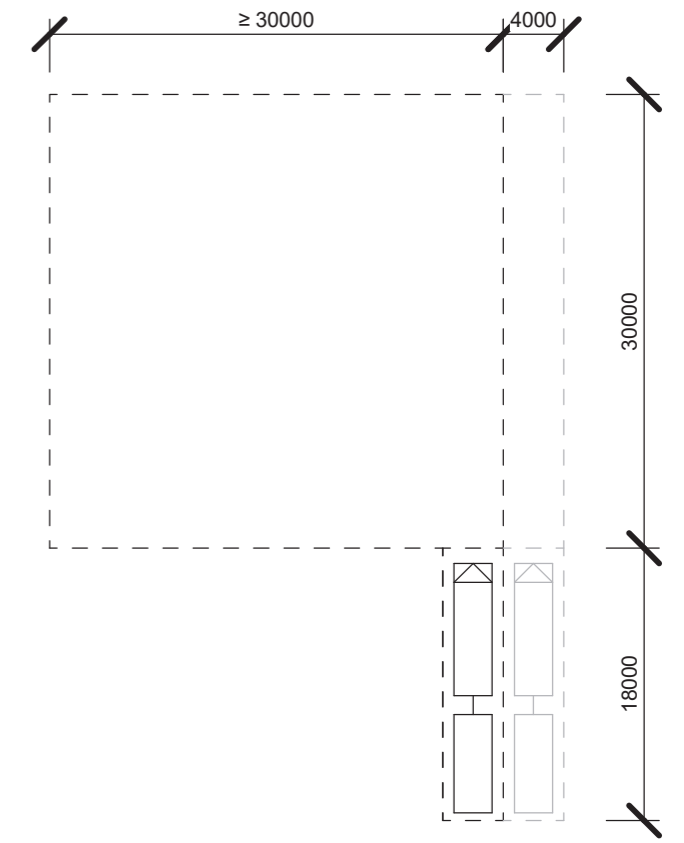


Bijlage B

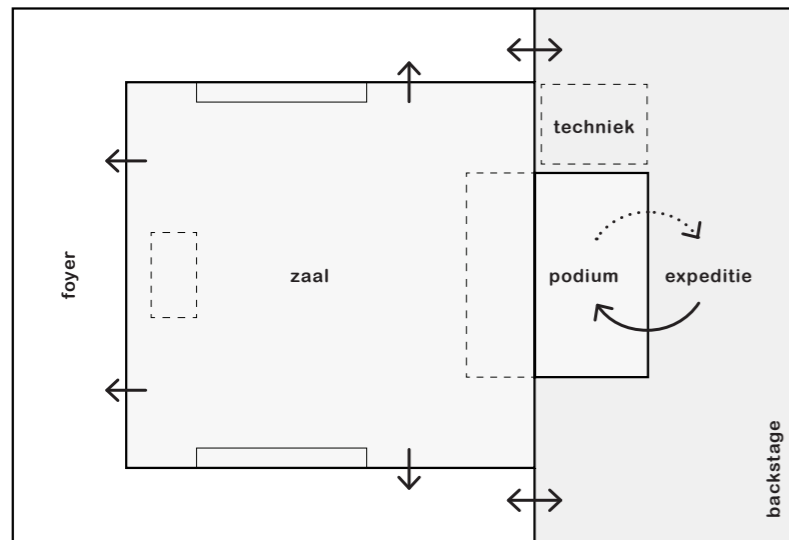
Ruimtelijke modellen

Ruimtelijke modellen Legenda & Uitgangspunten

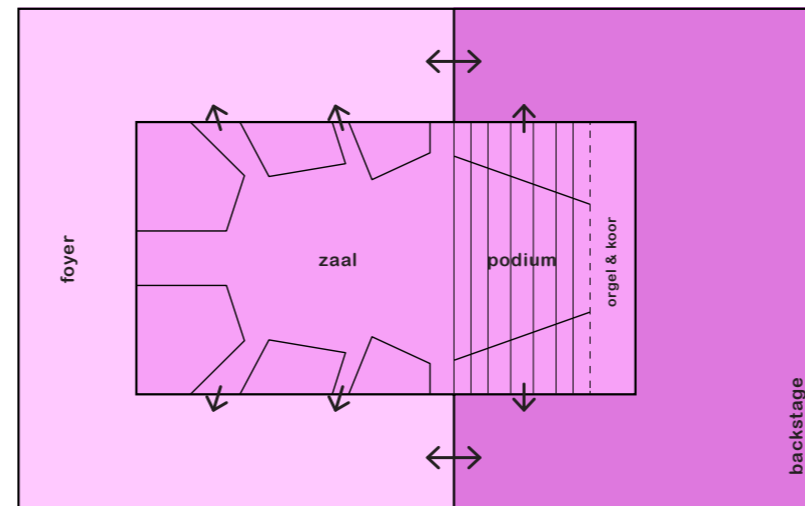
entreezone			
	tochtluis, publieke hal, kassa, garderobe, lockers, EHBO, toiletten	uitgifte, brasserie, restaurant, personeelskantine, toilet rest.	keuken, spoelkeuken, koeling, kantoor chef, toilet horeca
white			
purple			
orange			
green			
	foyers, foyerberging, publiekstoilet, bars, foodplein, merchandise	zaal, podium, studio, bar, techniek cabine, balkons	expeditie podium, bergingen, kleedkamers, productie, greenroom, antichambre, toilet artiesten, lesruimten studio
breakout			
	foyers, toiletten	Conferentie- en vergaderzalen	
backstage algemeen			
			artiesteningang, receptie, wasserij, SPOTkantoor, briefingroom, kleedkamer crew, bergingen, expeditie horeca, crew
logistiek			
			loading docks, parkeerplaatsen trucks/nightlines/busjes manoeuvreerruimte, expeditie opslag
kantoor			
			kantoor/vergaderruimten SPOT/ NNO, repro, lactatie, gebed, toiletten, werkplaatsen



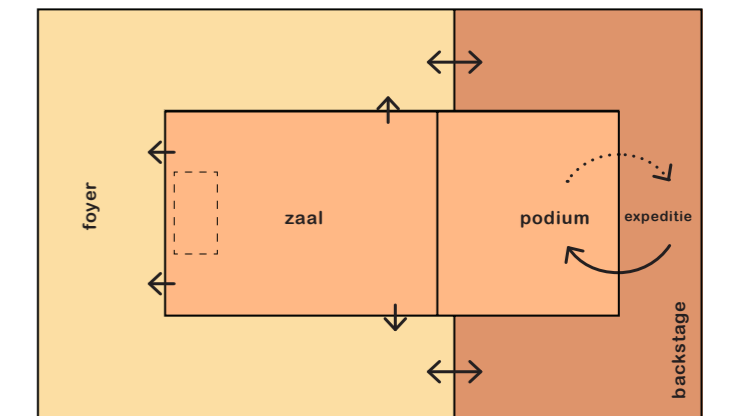
Logistiek Laden + Lossen



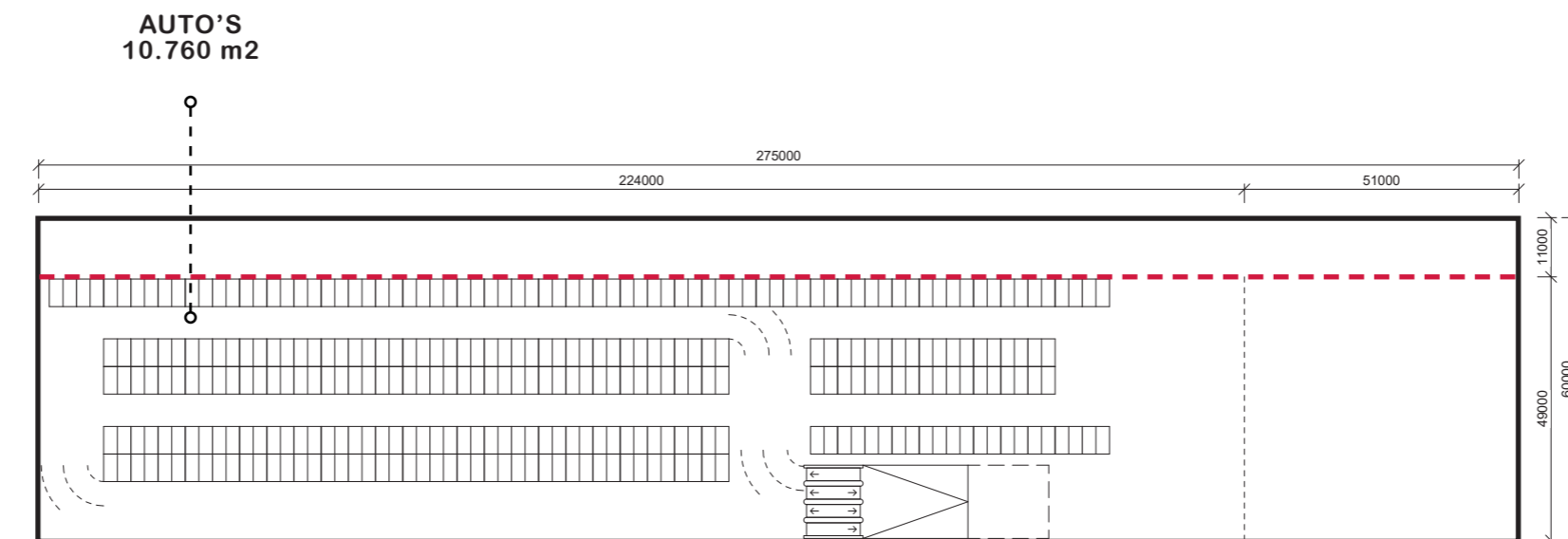
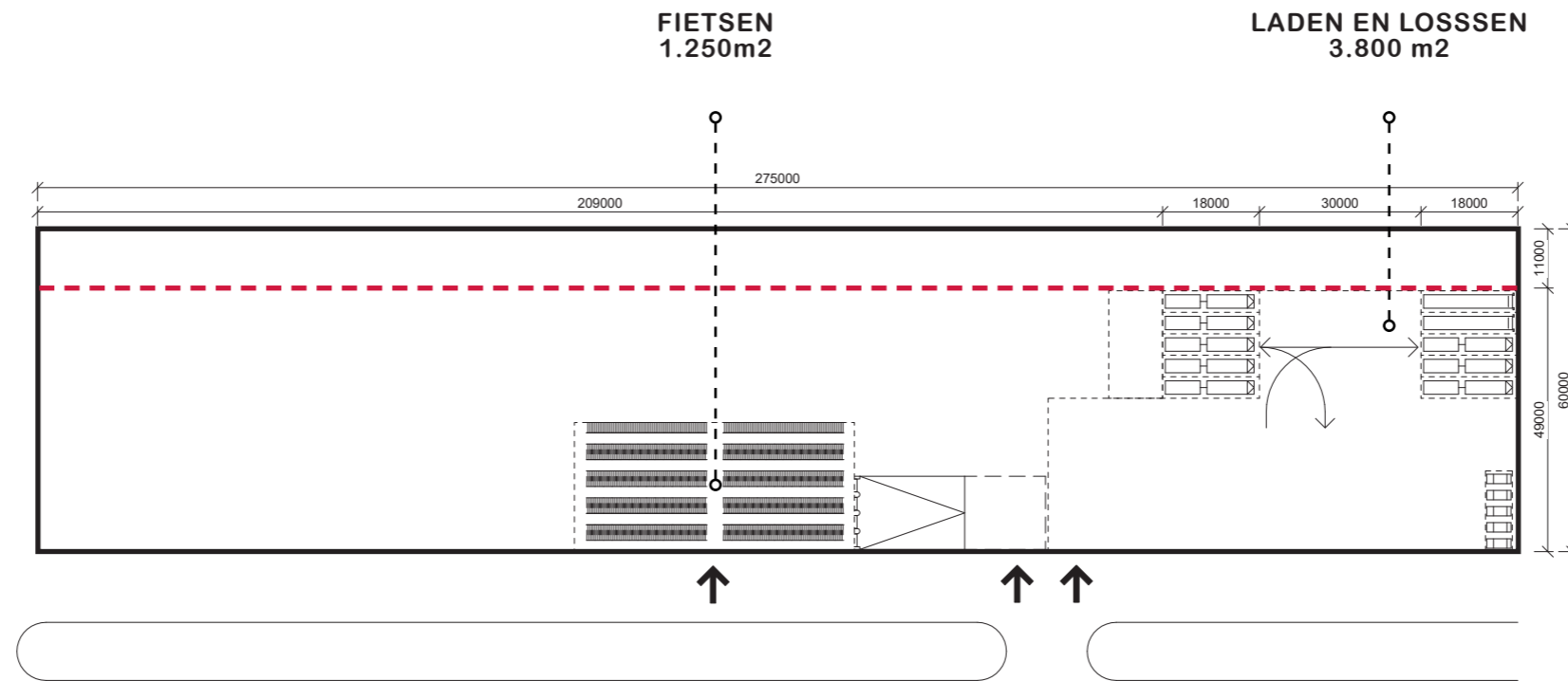
White



Purple

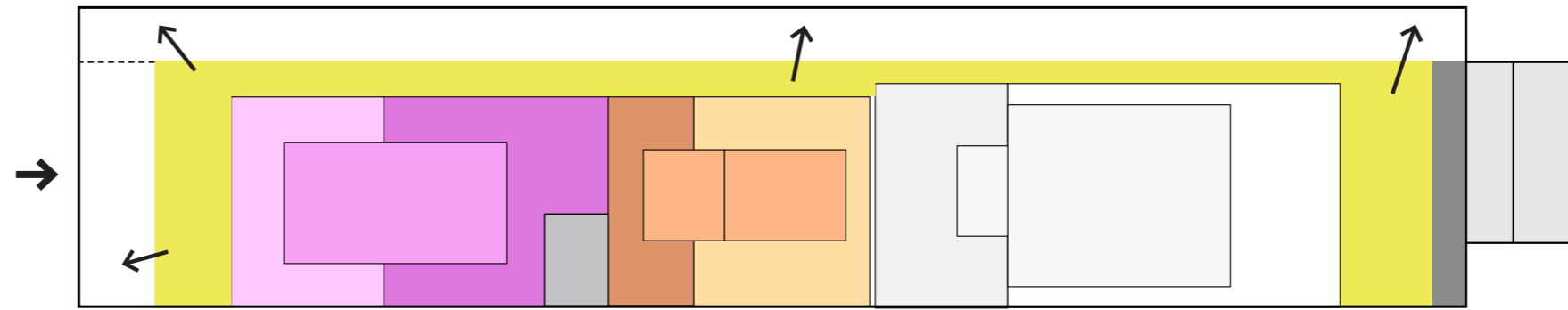


Orange

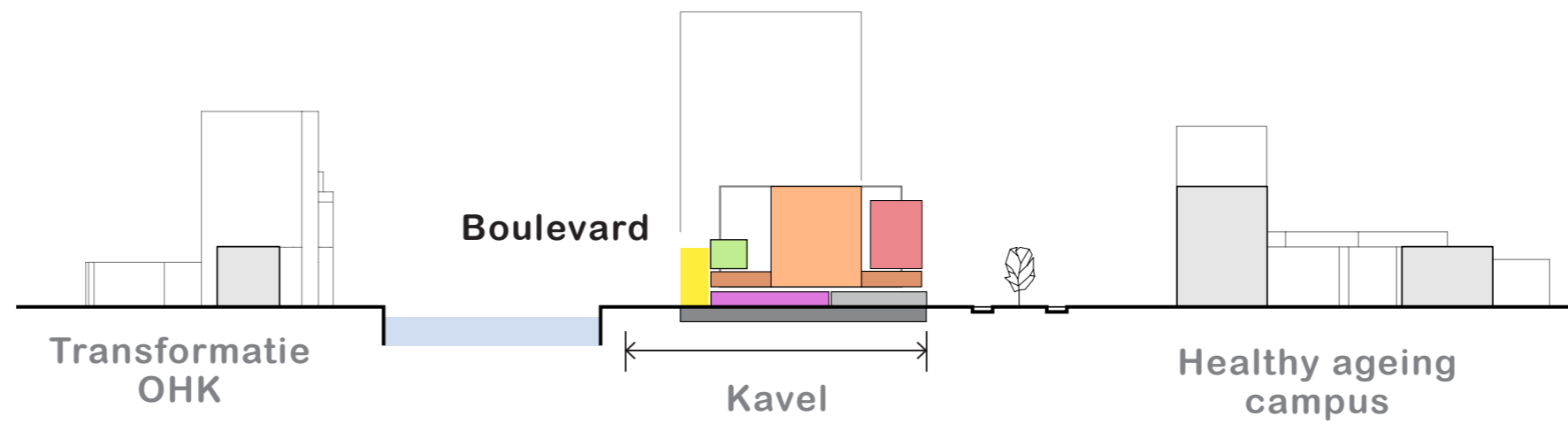
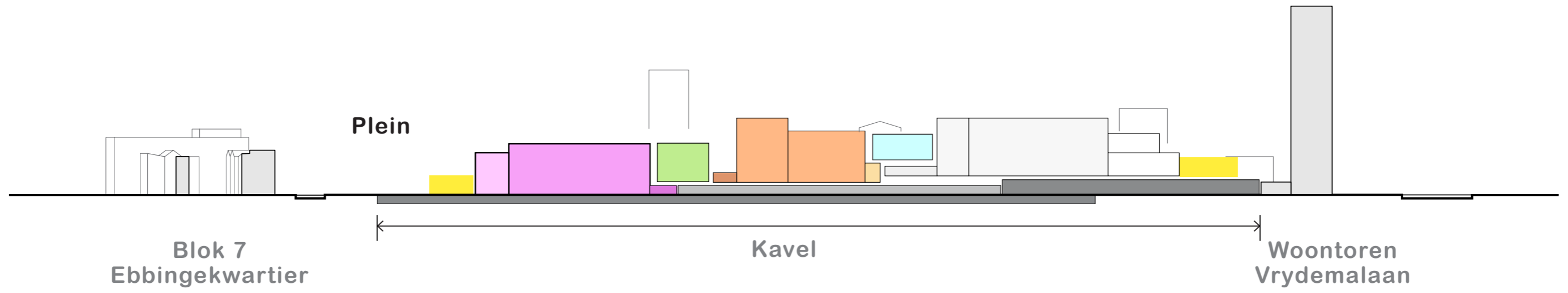


Vrydemalaan A

OOSTERHAMRIKKANAAL



VRYDEMALAAN

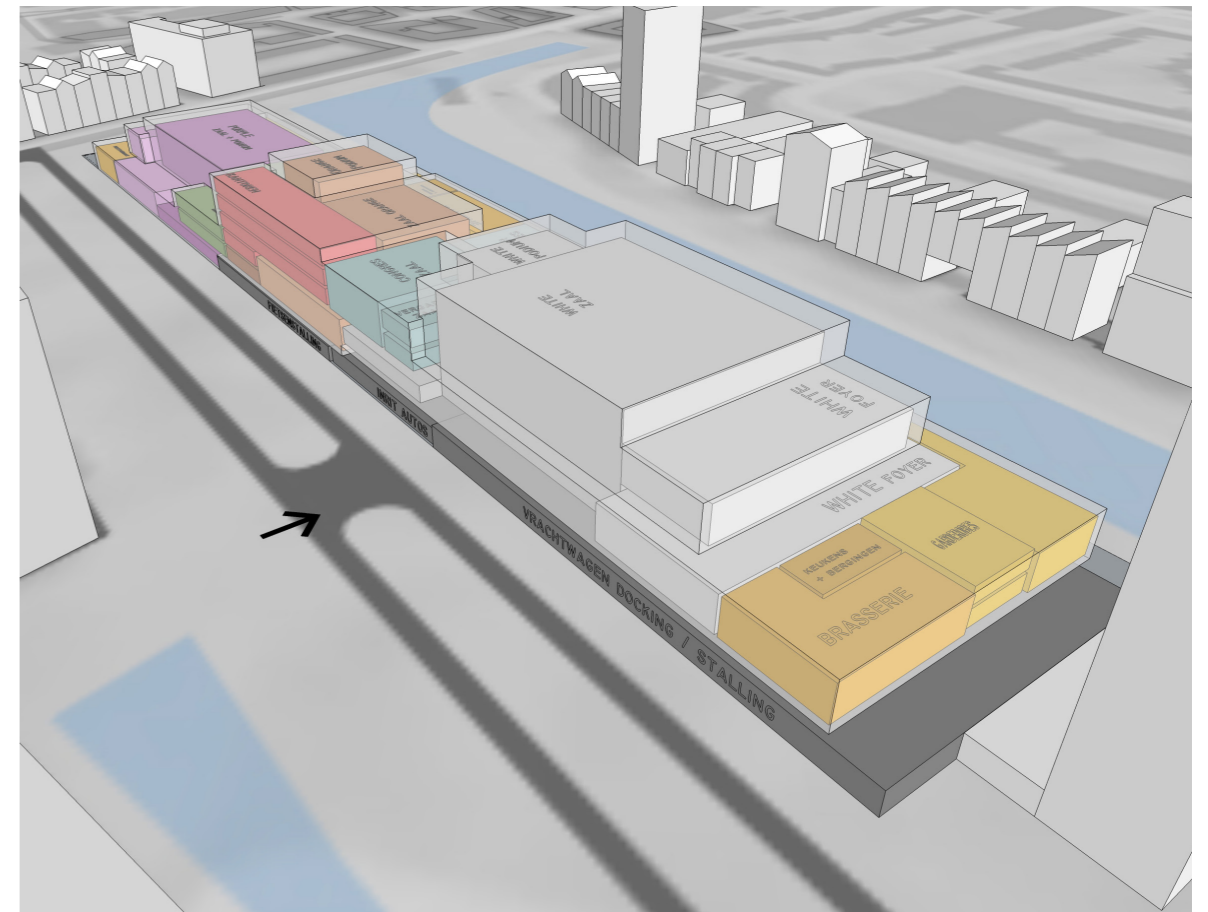
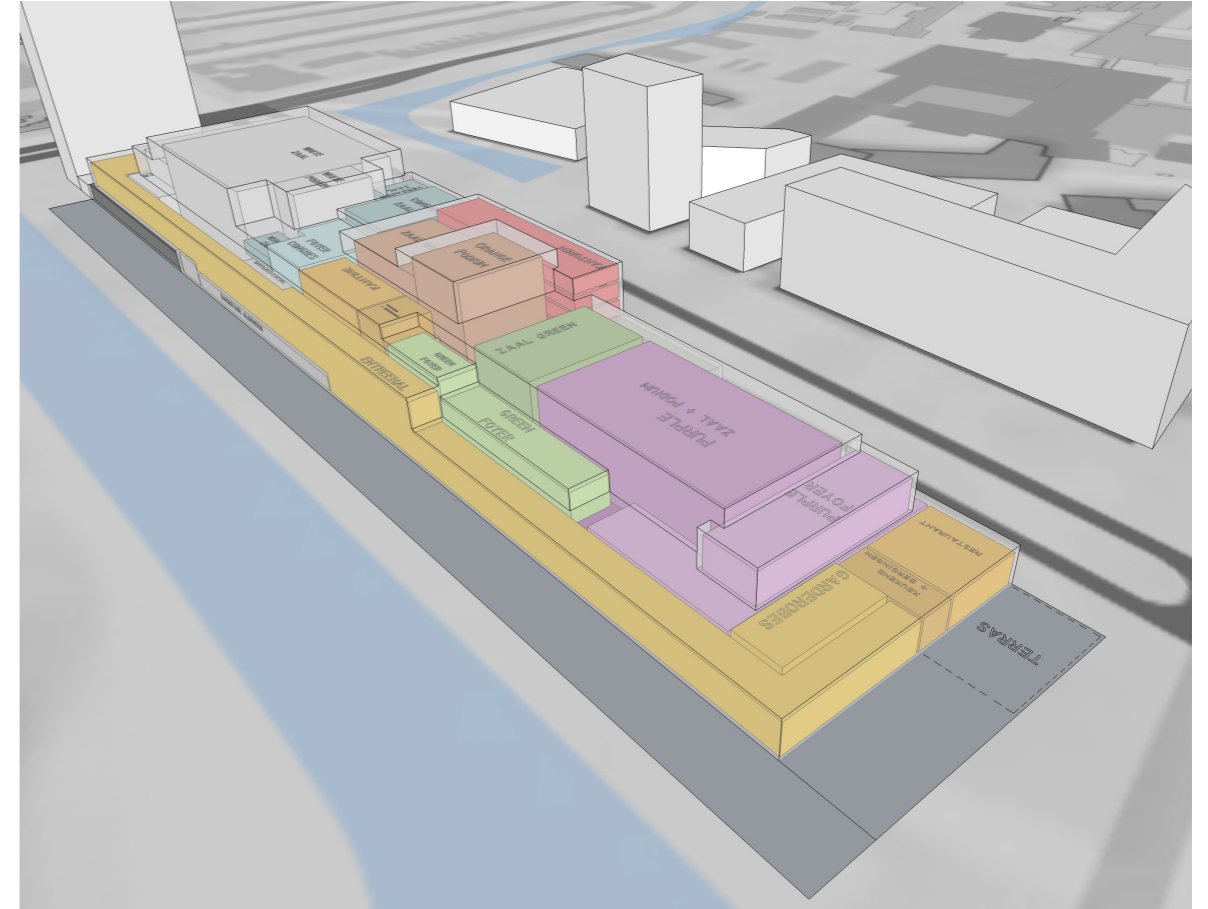
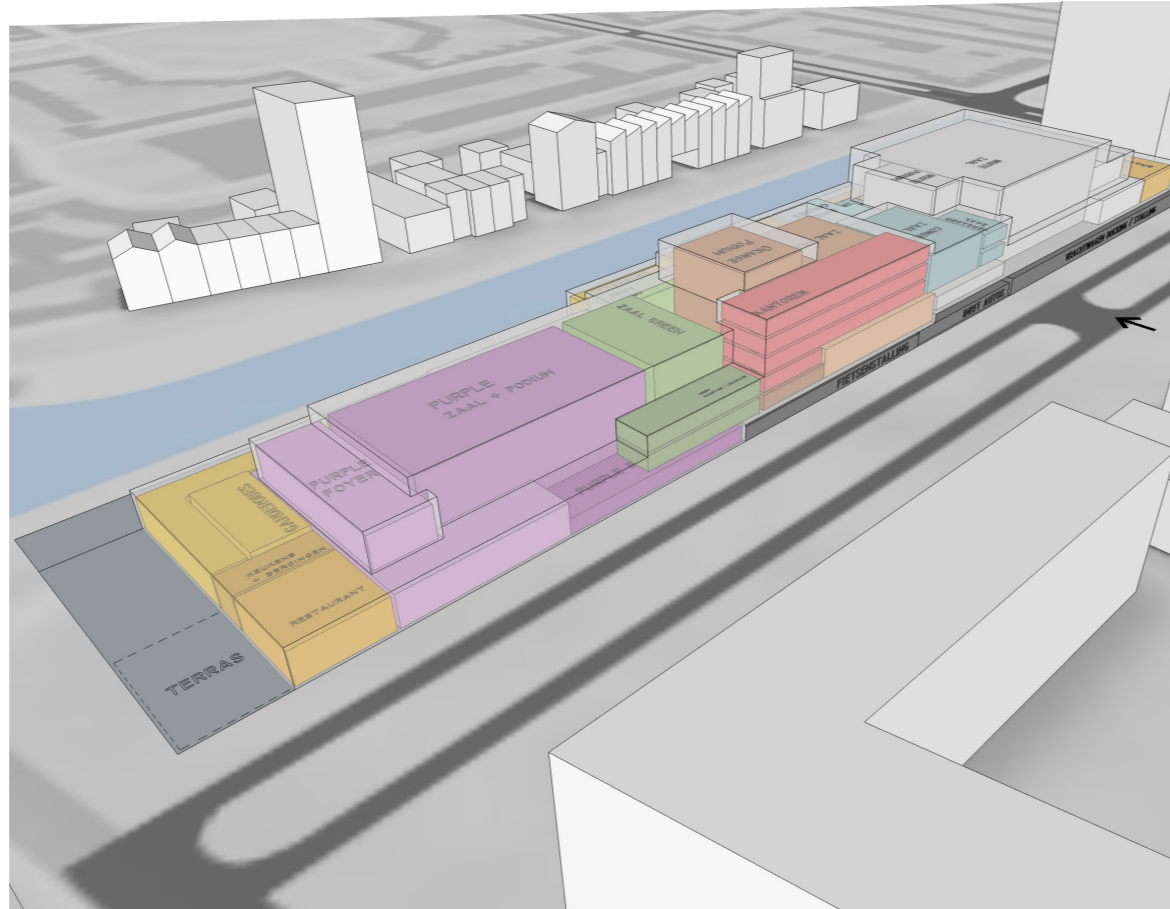


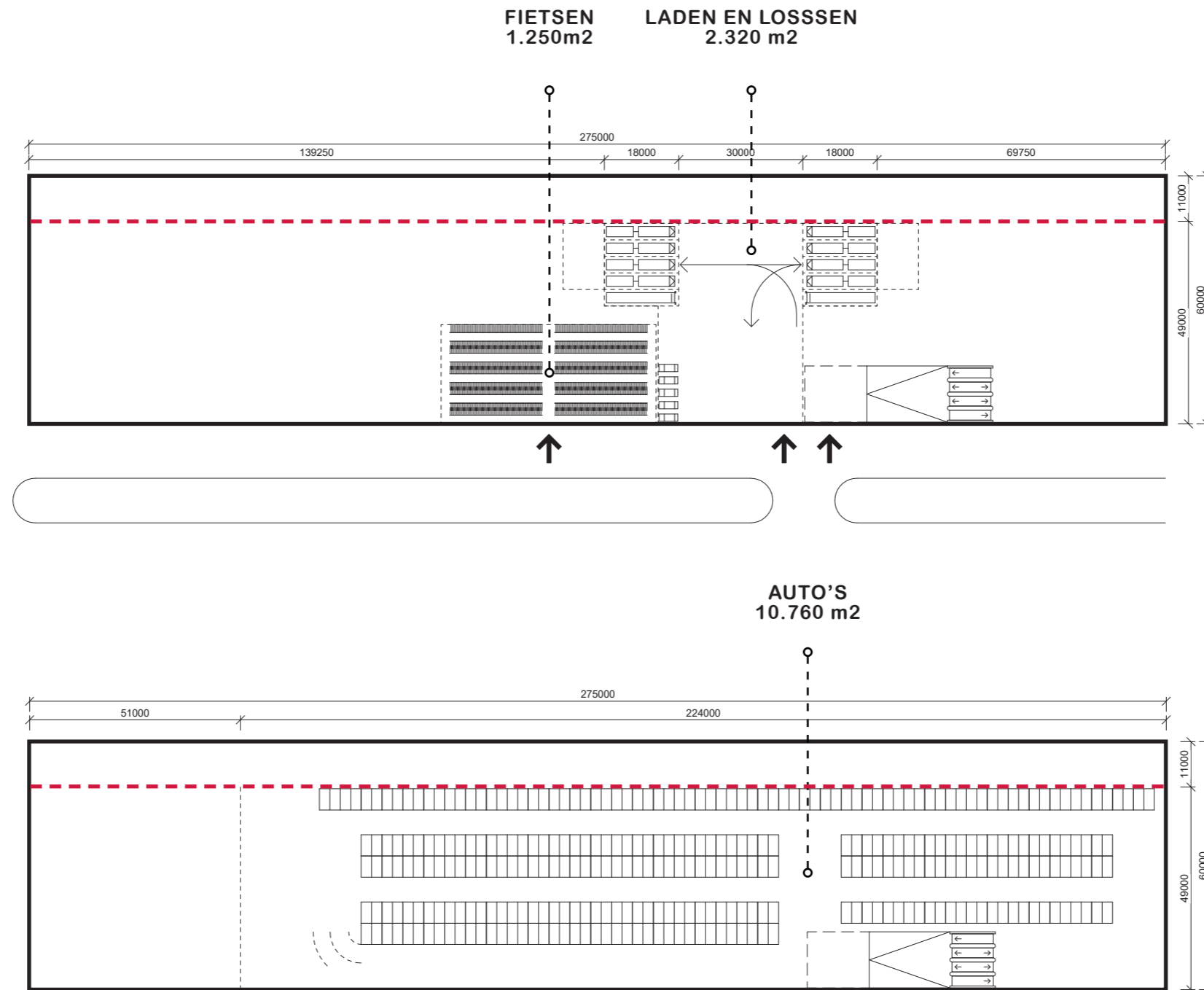
Vrydemalaan A Vormfactoren

DATA

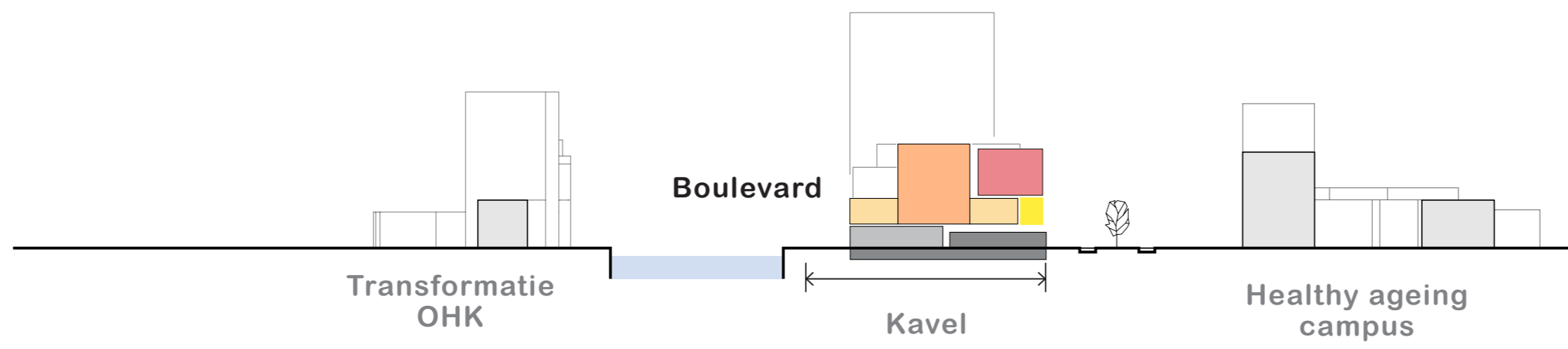
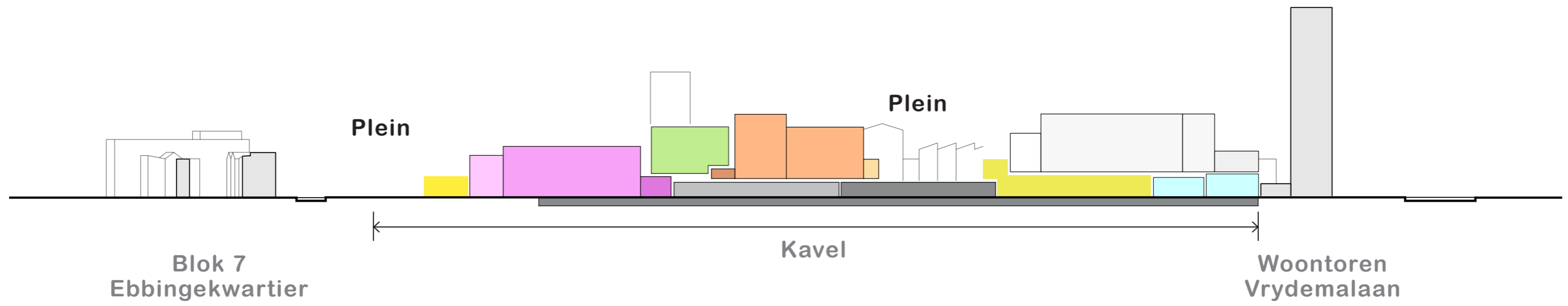
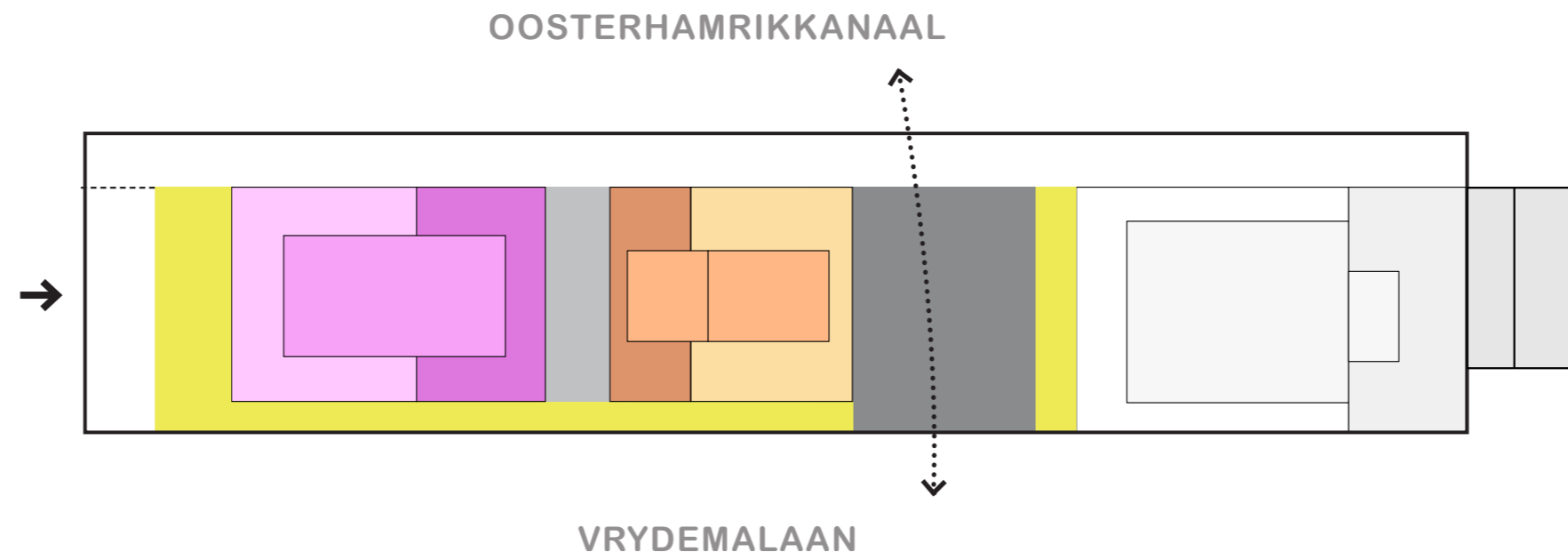
- Footprint beboubaar oppervlakte 12.750 m²
- Footprint bebouwd oppervlakte 12.367 m²
- Geveloppervlakte 12.416 m²
- Dak oppervlakte 12.367 m²
- Inhoud (excl. auto, fiets en loading) 190.276 m³

- Oppervlakte fietsenstalling (2000pp) 1.250 m²
- Oppervlakte laden en lossen (5 pp+5 loading docks) 3.800 m²
- Oppervlakte parkeren auto's (300 pp) 10.760 m²





Vrydemalaan B



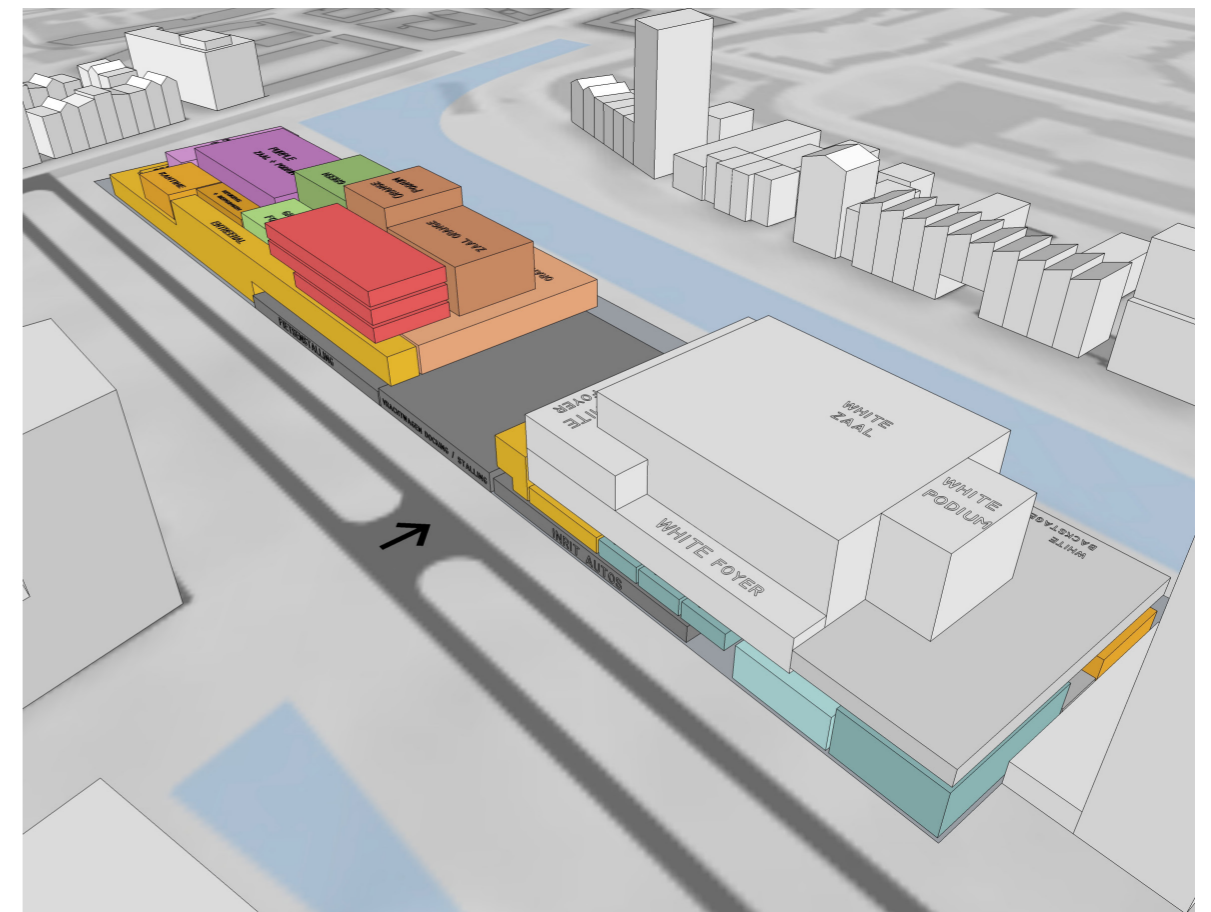
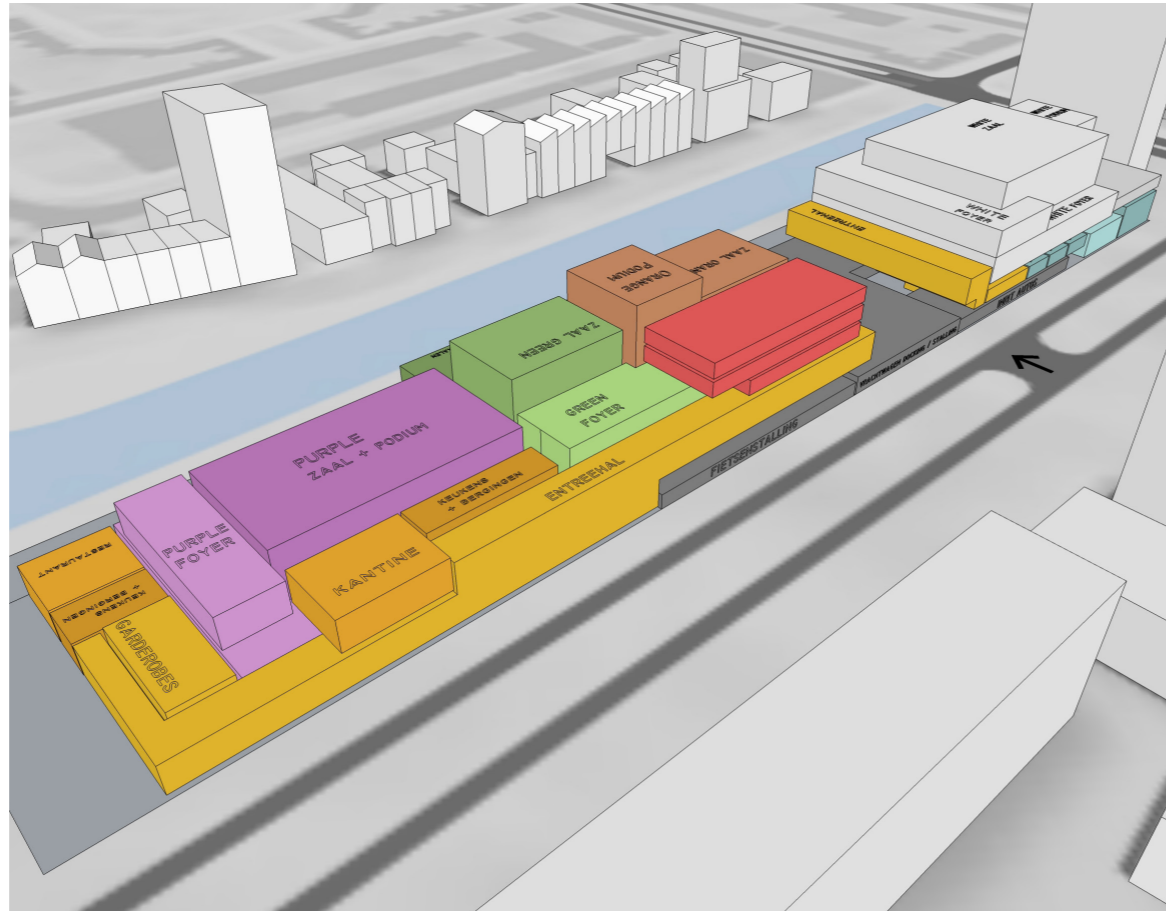
Vrydemalaan B

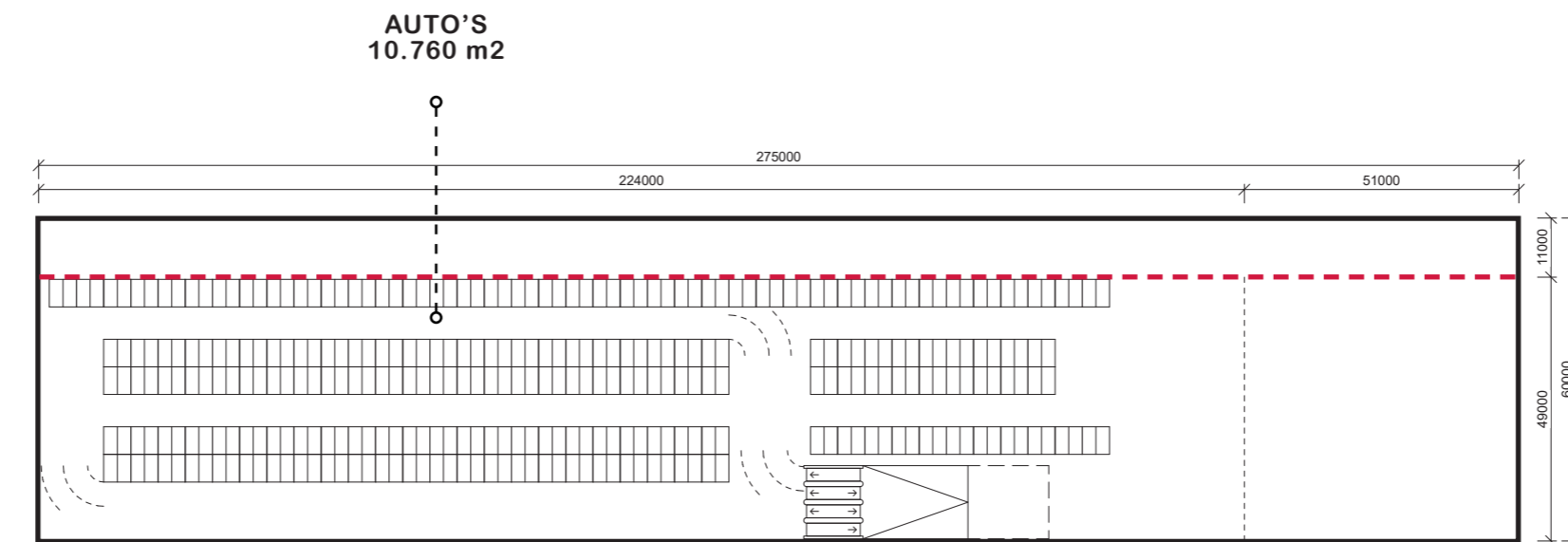
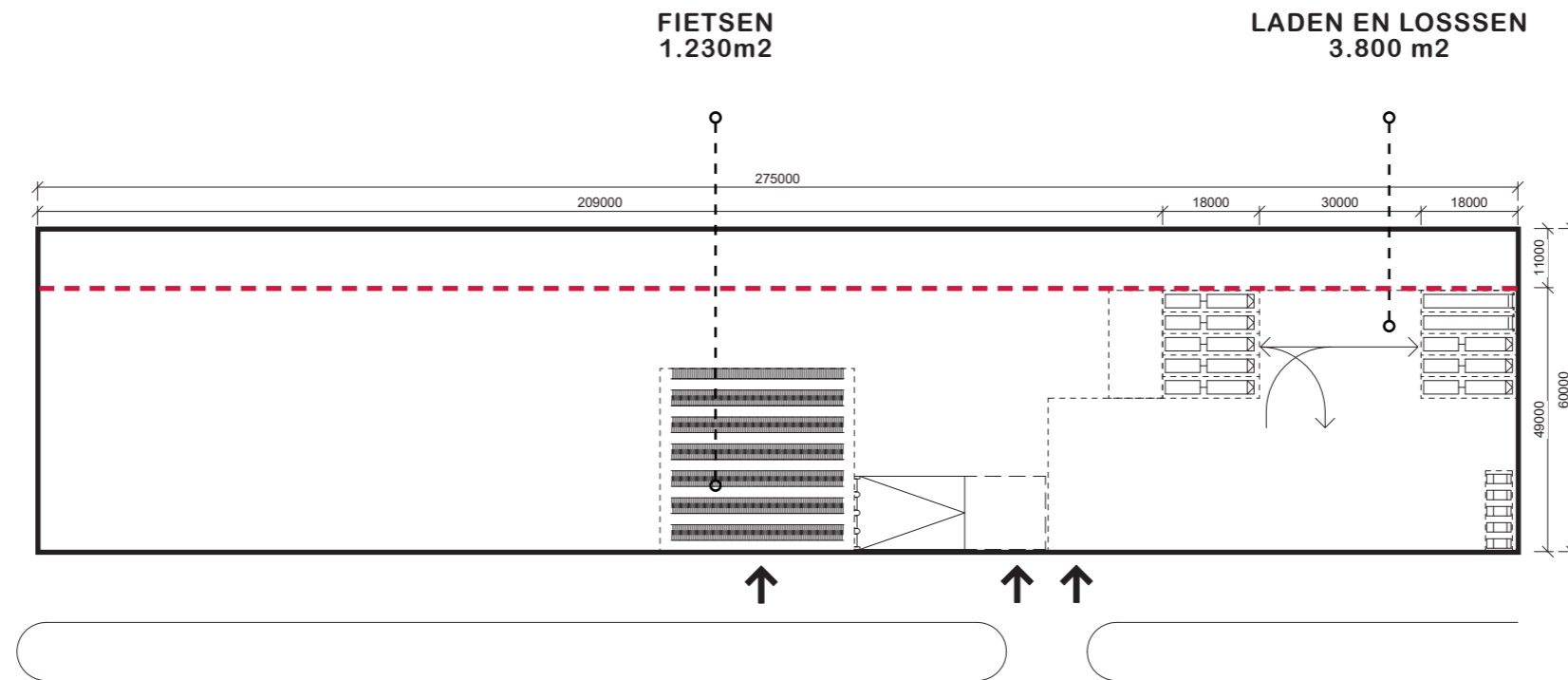
KENMERKEN

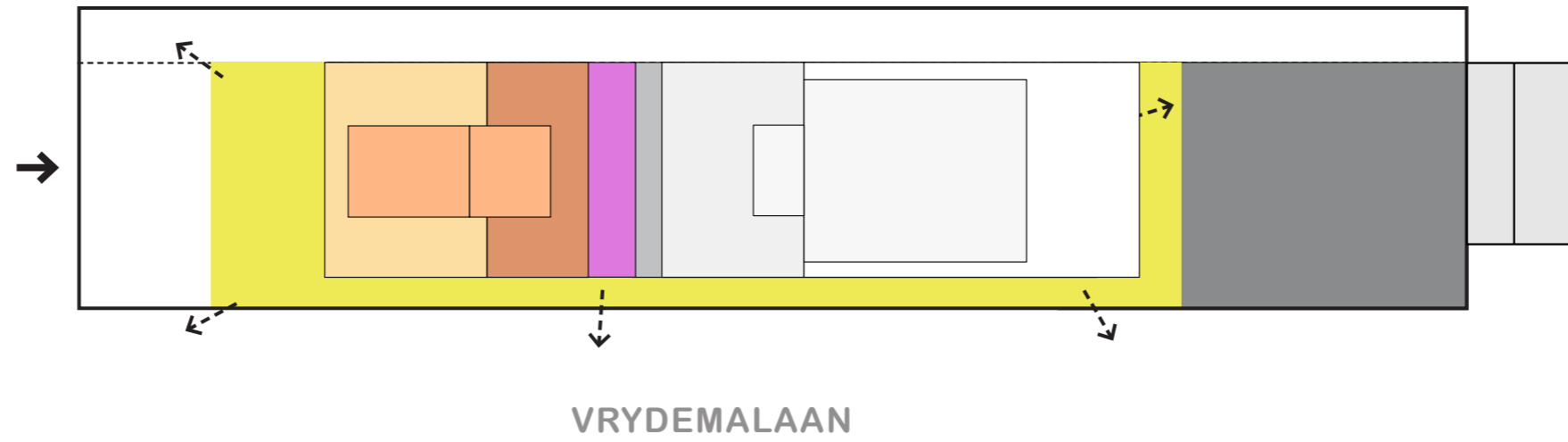
- De volledige kavel is gebruikt voor inpassing programma. Aan de zijde van de Bloemsingel, de kop van de kavel, is ruimte vrij gehouden voor entreegebied (plein).
- Midden op het kavel is een toegankelijk dak t.b.v. bereikbaarheid boulevard.
- Hoogste punt ca. 30 meter
- Publieksruimte rondom gebouw

KANSEN

- Openbaar dak, publieke route over dak Muziekgebouw.
- Of dit is een plek voor extra programma.
- De WHITE en ORANGE kan mogelijk van (extra) eigen entree worden voorzien, vanaf dakplein.



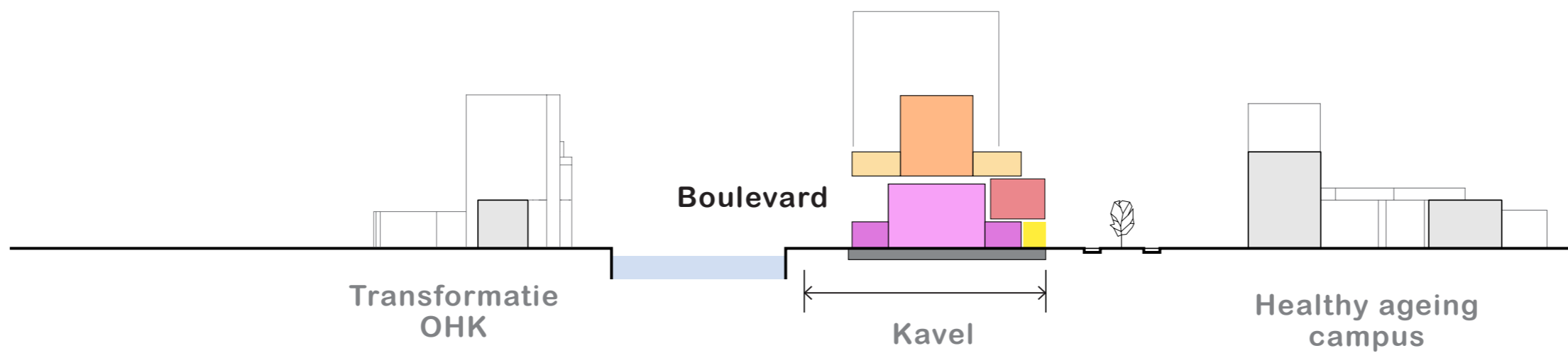
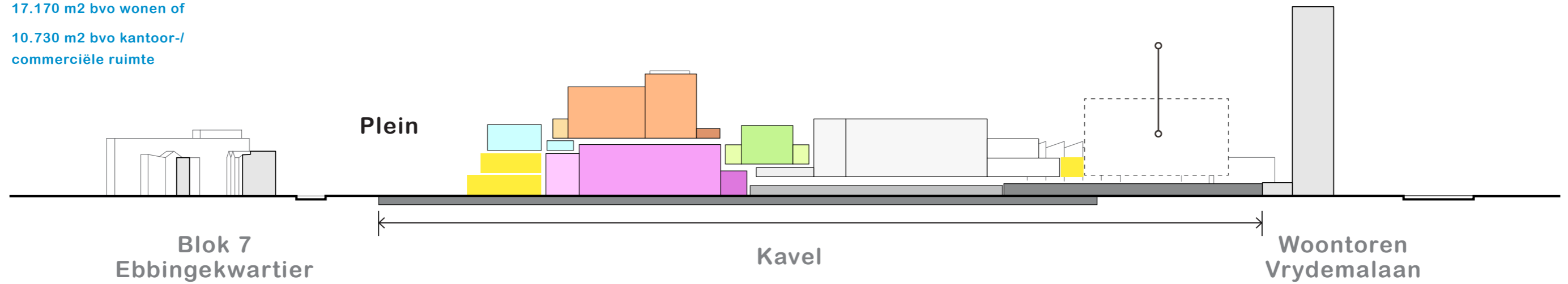




ADDITIONEEL PROGRAMMA

17.170 m2 bvo wonen of
10.730 m2 bvo kantoor-/
commerciële ruimte

RUIJTE VOOR ADDITIONEEL
PROGRAMMA 53.660 m3



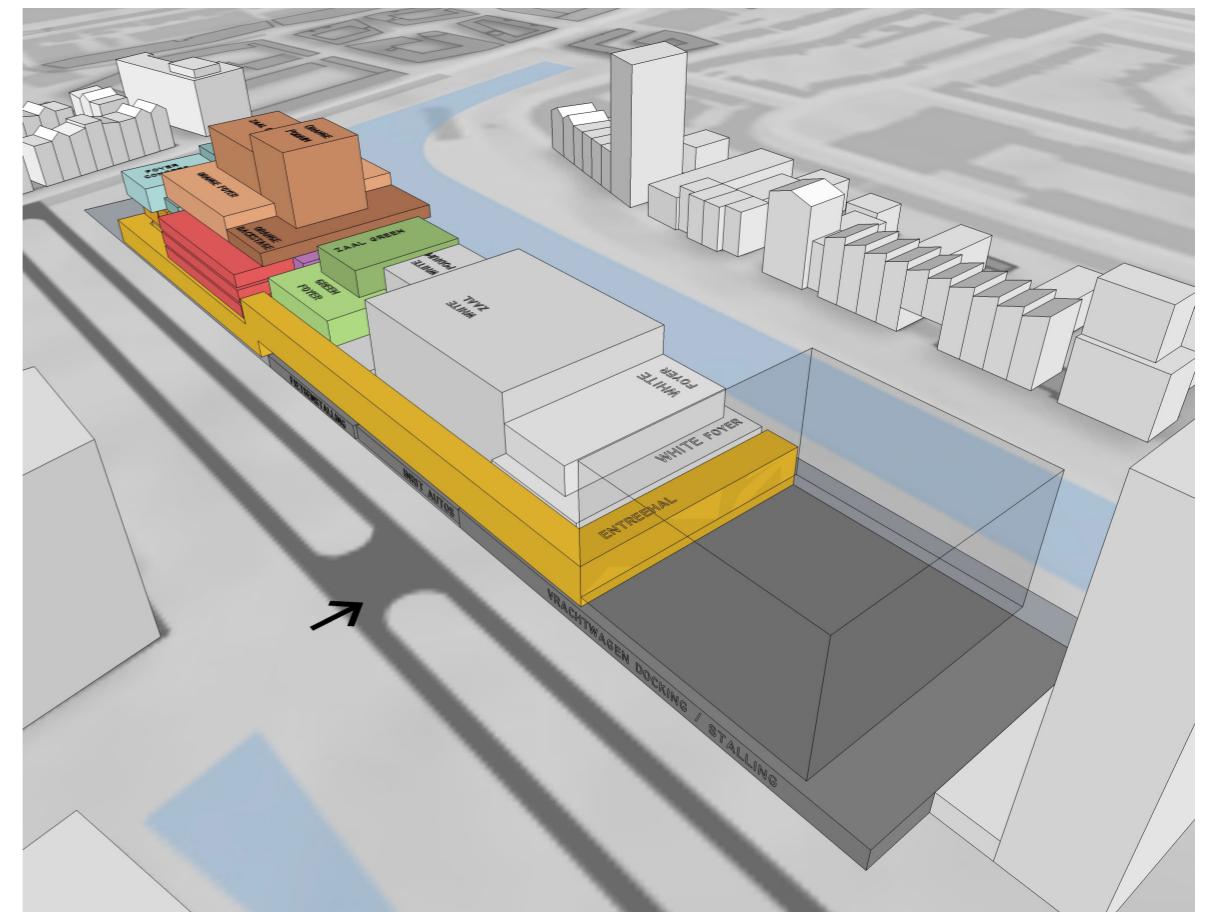
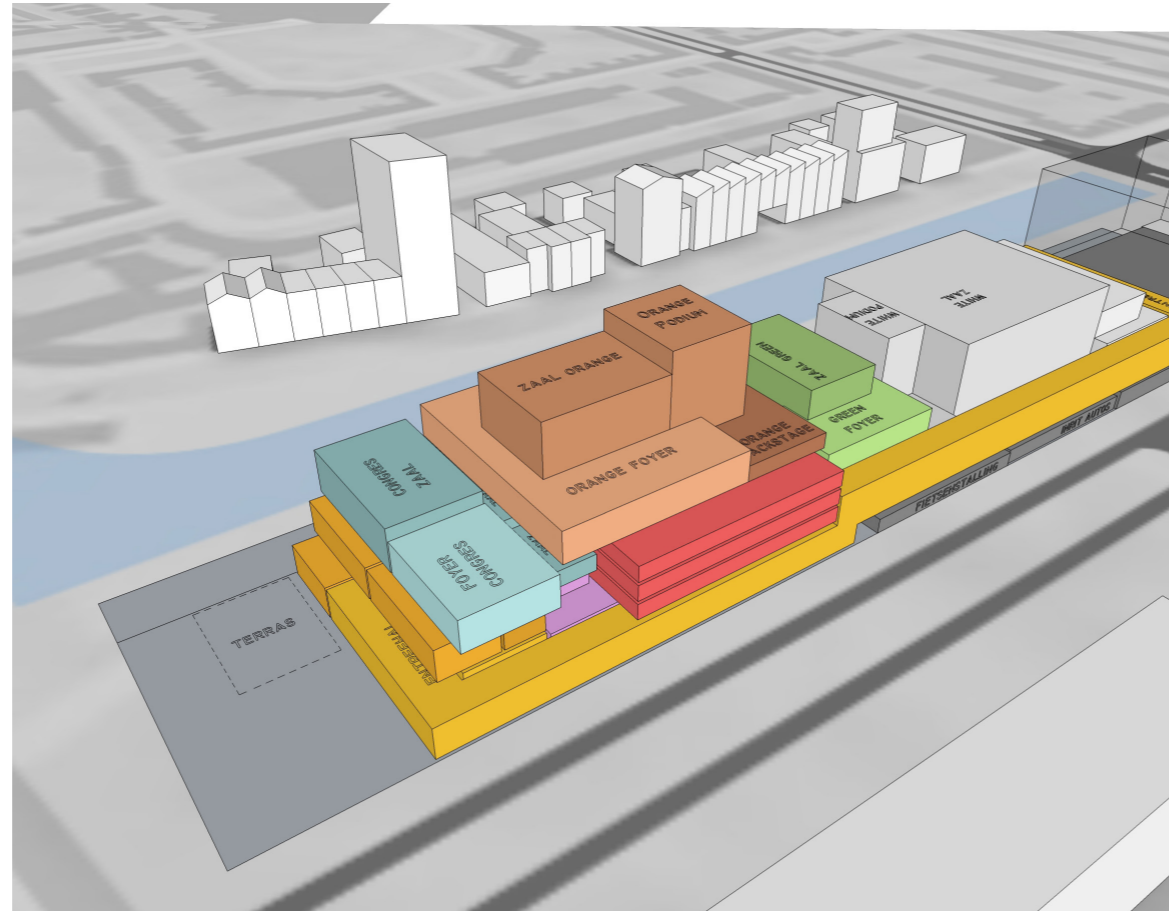
Vrydemalaan C

KENMERKEN

- Het programma is compact ingevuld, waardoor aan de zijde van de woontoren ruimte over is. Aan de zijde van de Bloemsingel, de kop van de kavel, is ruimte vrij gehouden voor entreegebied (plein)
- Hoogste punt ca. 40 meter
- Publieksruimte aan Vrydemalaan
- ORANGE boven op PURPLE
- Dit model kan ook gespiegeld worden, over de lengte-as.

KANSEN

- De WHITE kan mogelijk van (extra) eigen entree worden voorzien.
- Op dak van loading is ruimte voor extra programma. Of een groene daktuin.



Stationsgebied A

LADEN EN LOSSEN

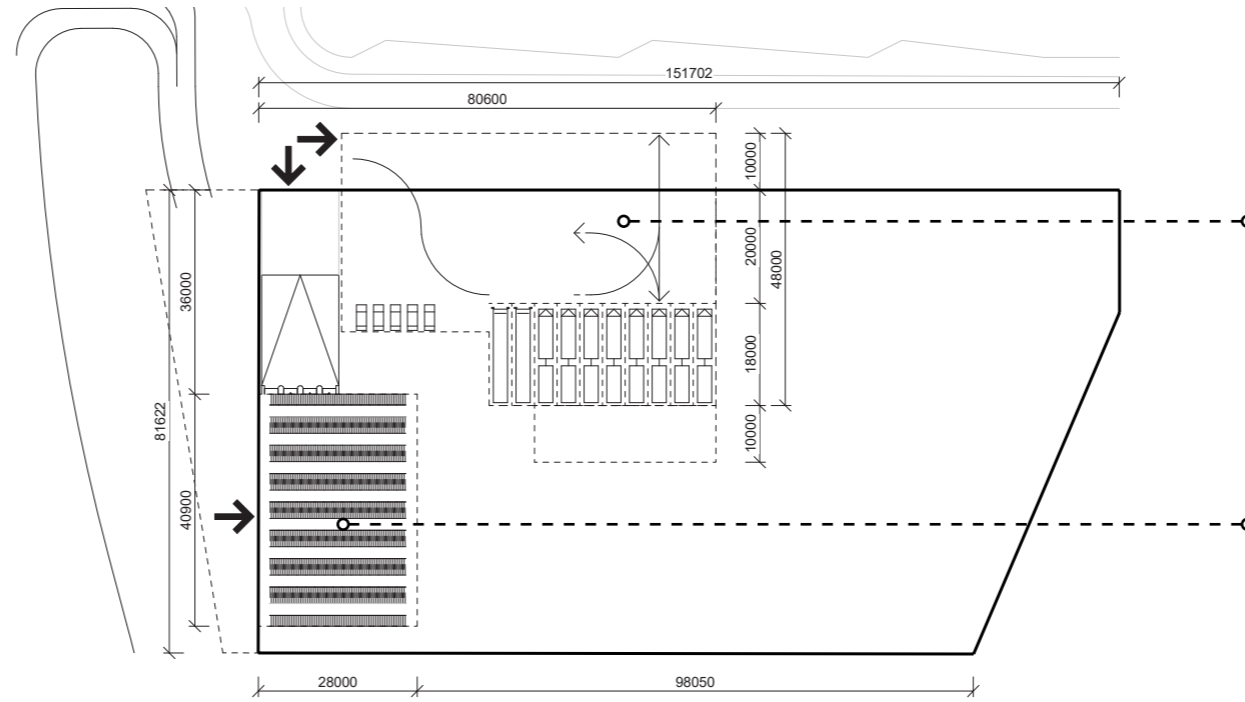
AUTO'S

FIETSEN

2 pp + 8 loading docks

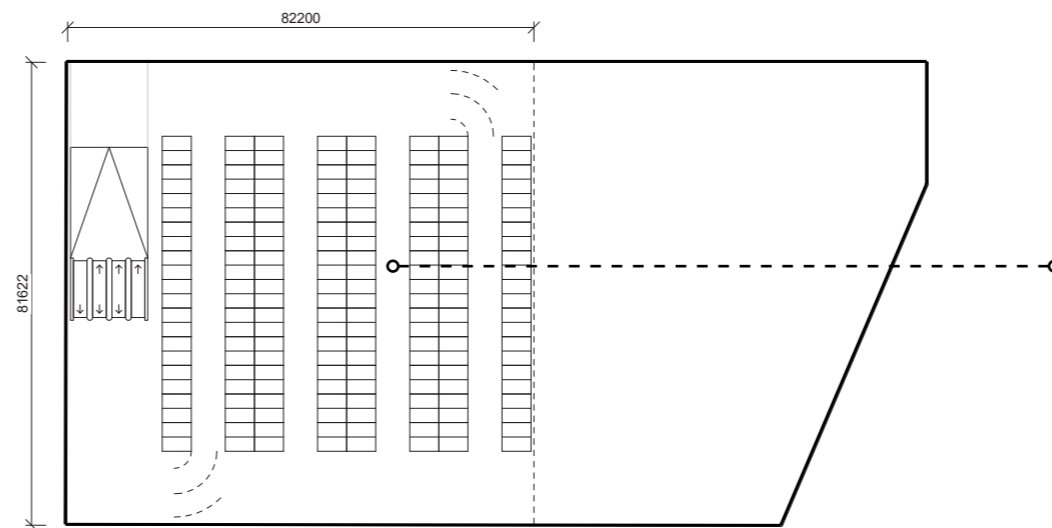
ca. 350 pp

2.000 pp

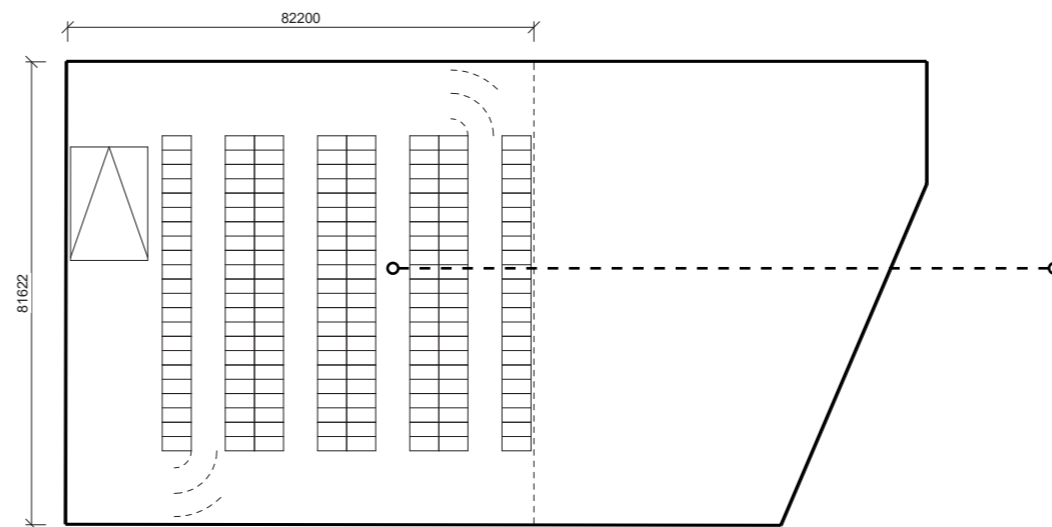


LADEN EN LOSSEN
2.145 m²

FIETSEN
1.145 m²

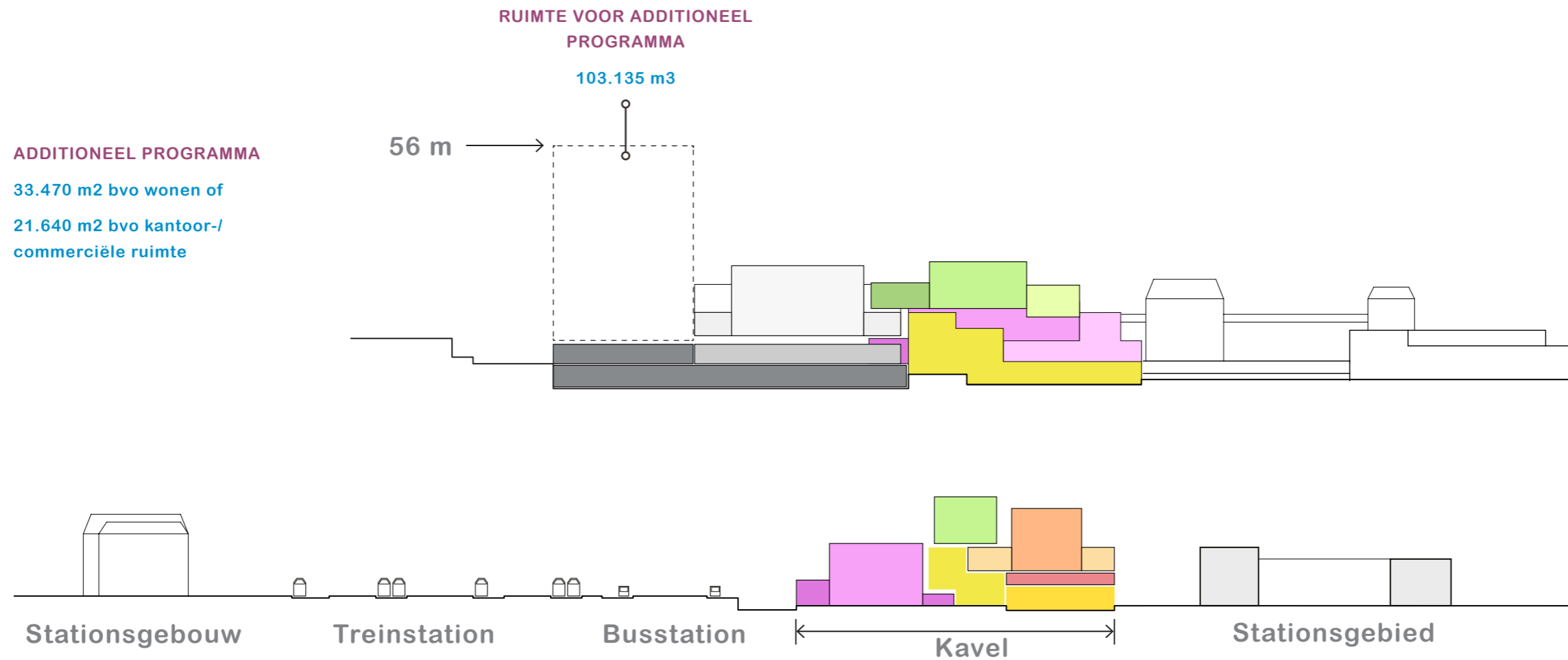
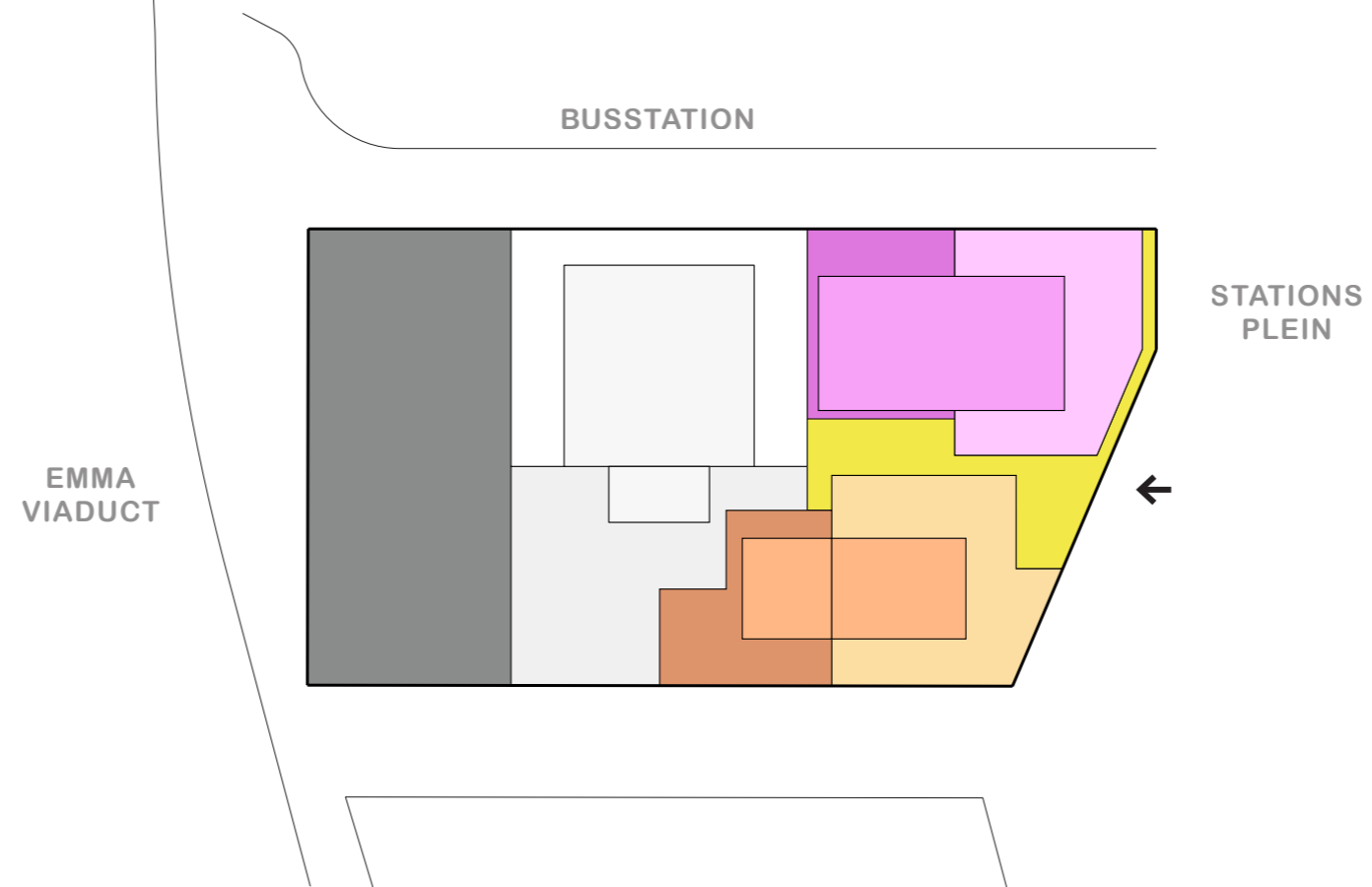


AUTO'S
6.720 m²



AUTO'S
6.720 m²

Stationsgebied A



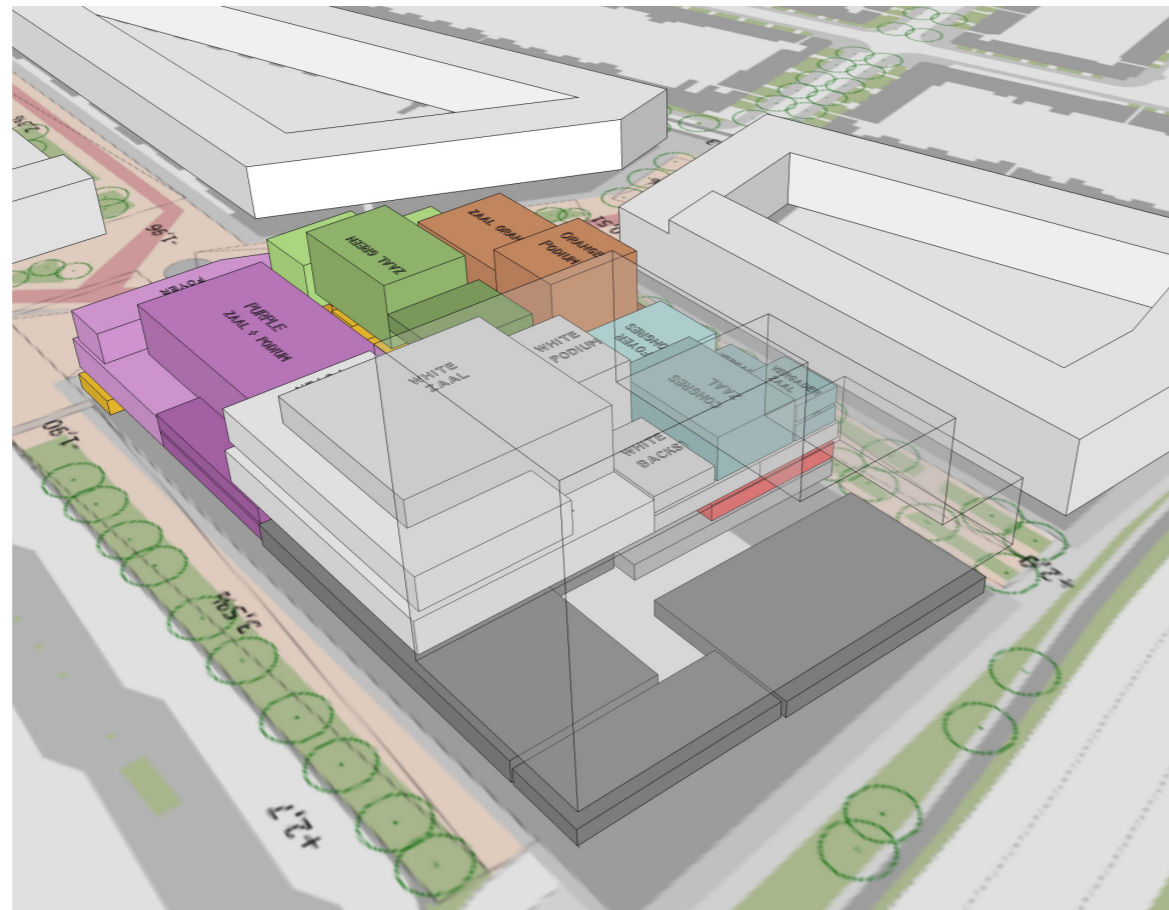
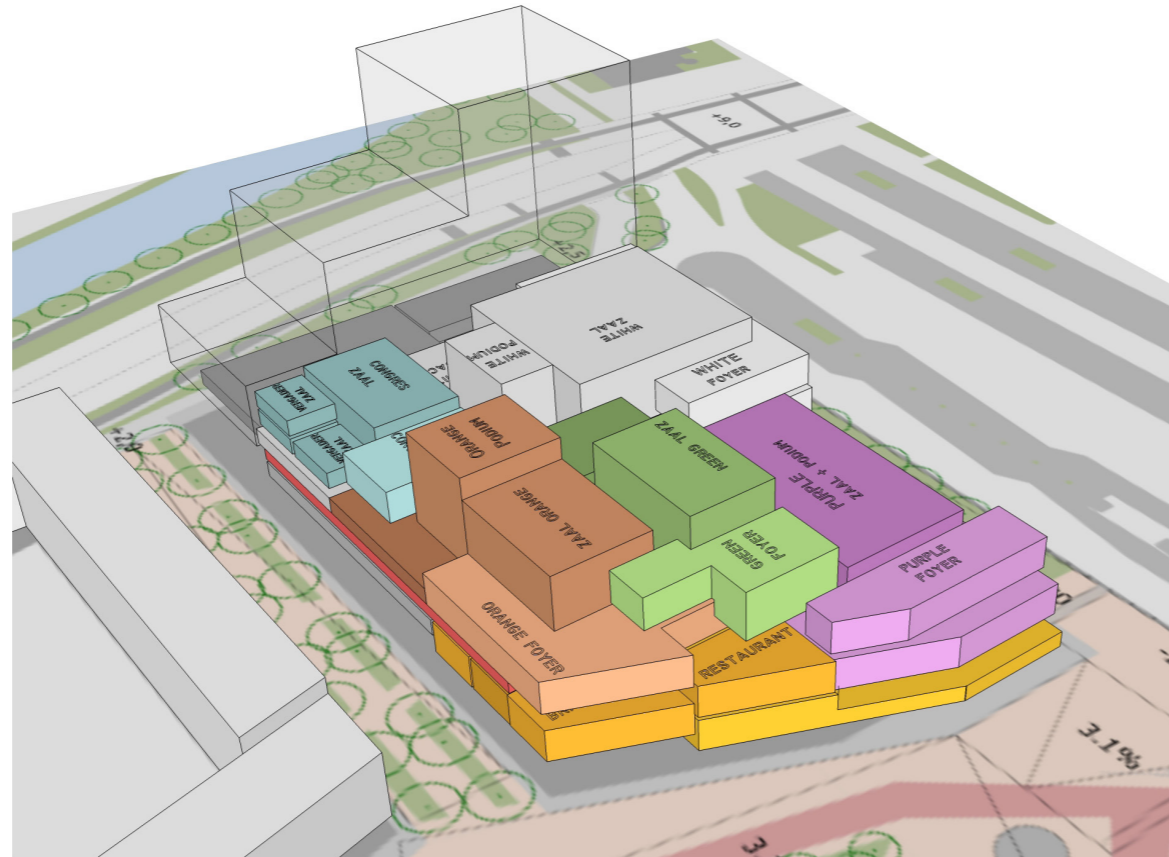
Stationsgebied A

KENMERKEN

- De volledige kavel is gebruikt voor inpassing programma. De westzijde is programma wat feitelijk buiten is, dus niet in het Muziekcentrum.
- Zalen zijn niet gestapeld, wel op verschillende niveaus.
- Hoogste punt ca. 29 meter, gemeten vanaf peil loading.
- Publieksruimte aan stationsplein
- Foyers op verdieping, aan zijde binnenstad en stationsplein.

KANSEN

- De WHITE kan mogelijk van (extra) eigen entree worden voorzien.
- Op de zuidwesthoek kan een entree en een plein aangesloten worden op nieuwe niveau tegen Emmaviaduct aan.
- Op dak van de fietsstalling, loading en inrit auto's, is ruimte voor extra programma.

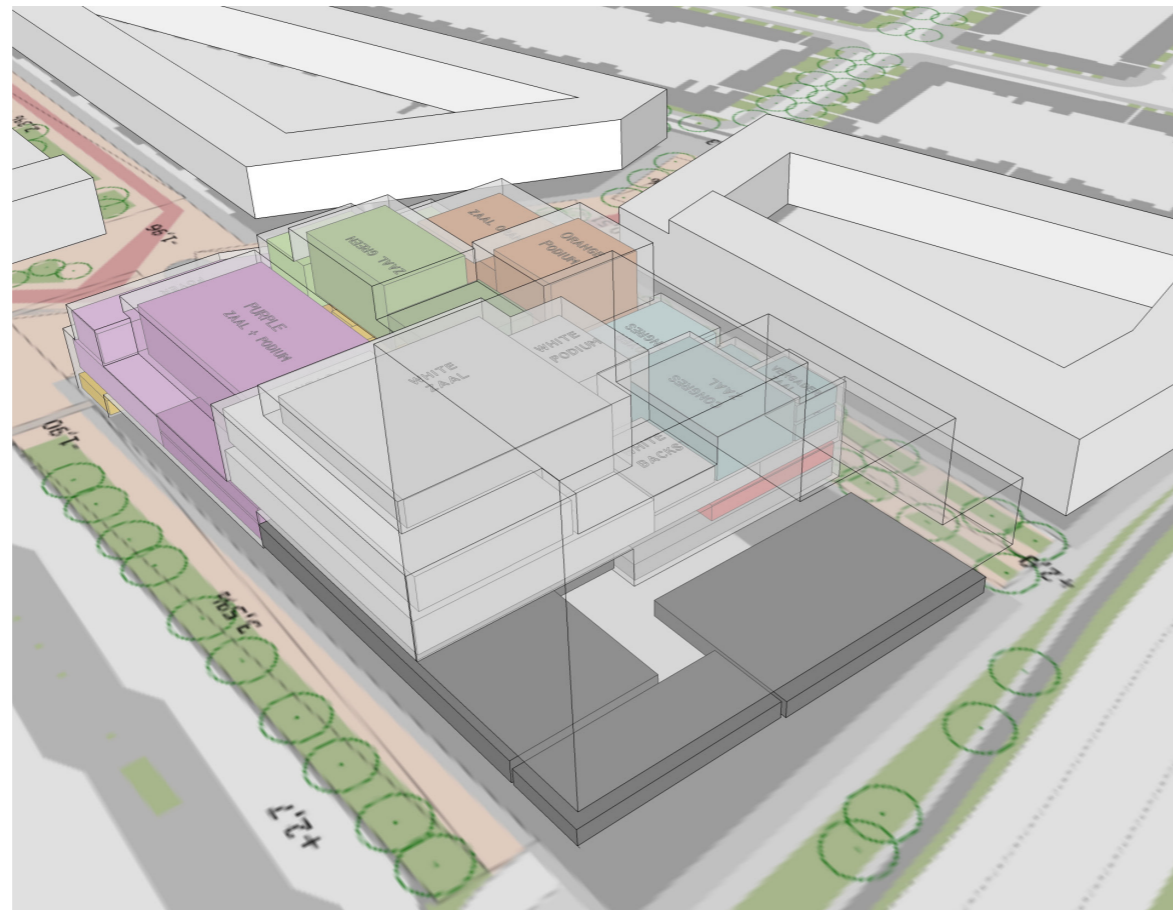
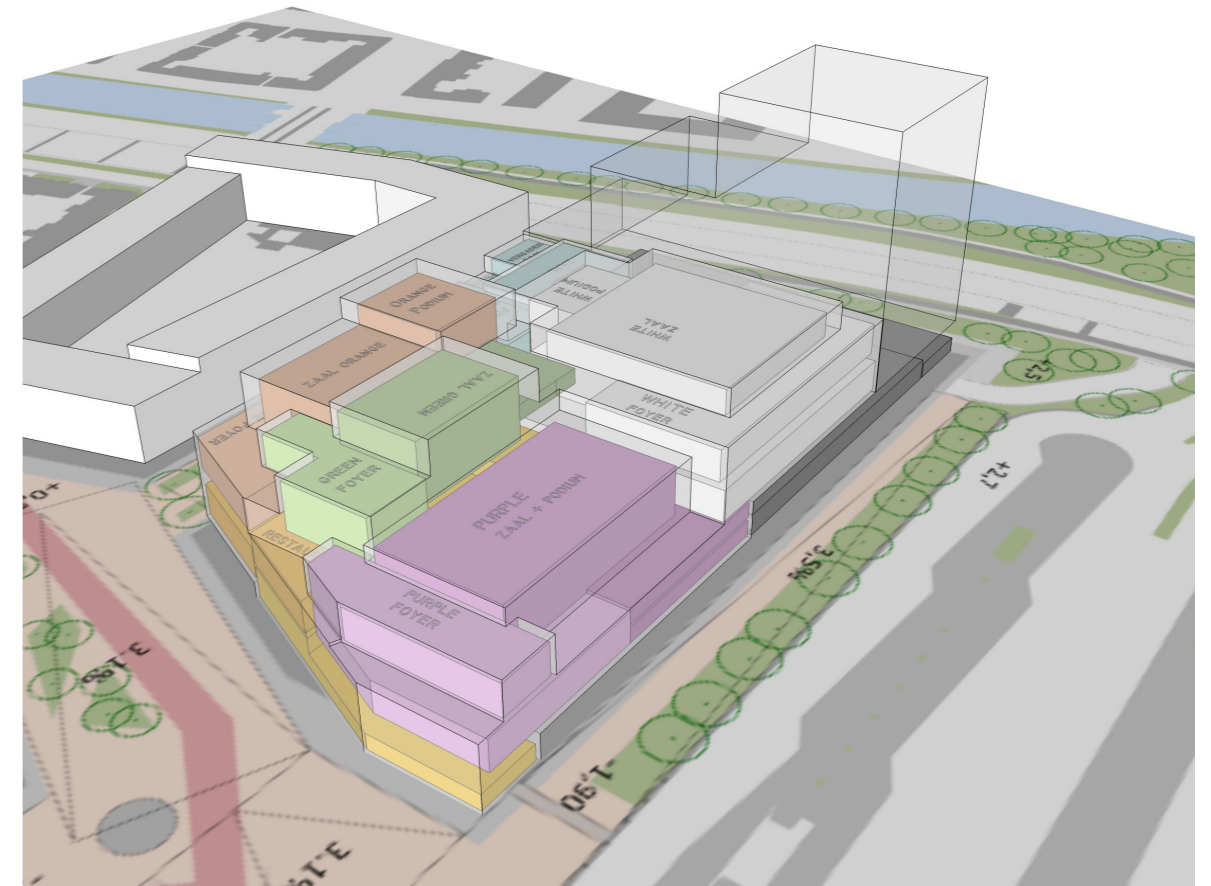
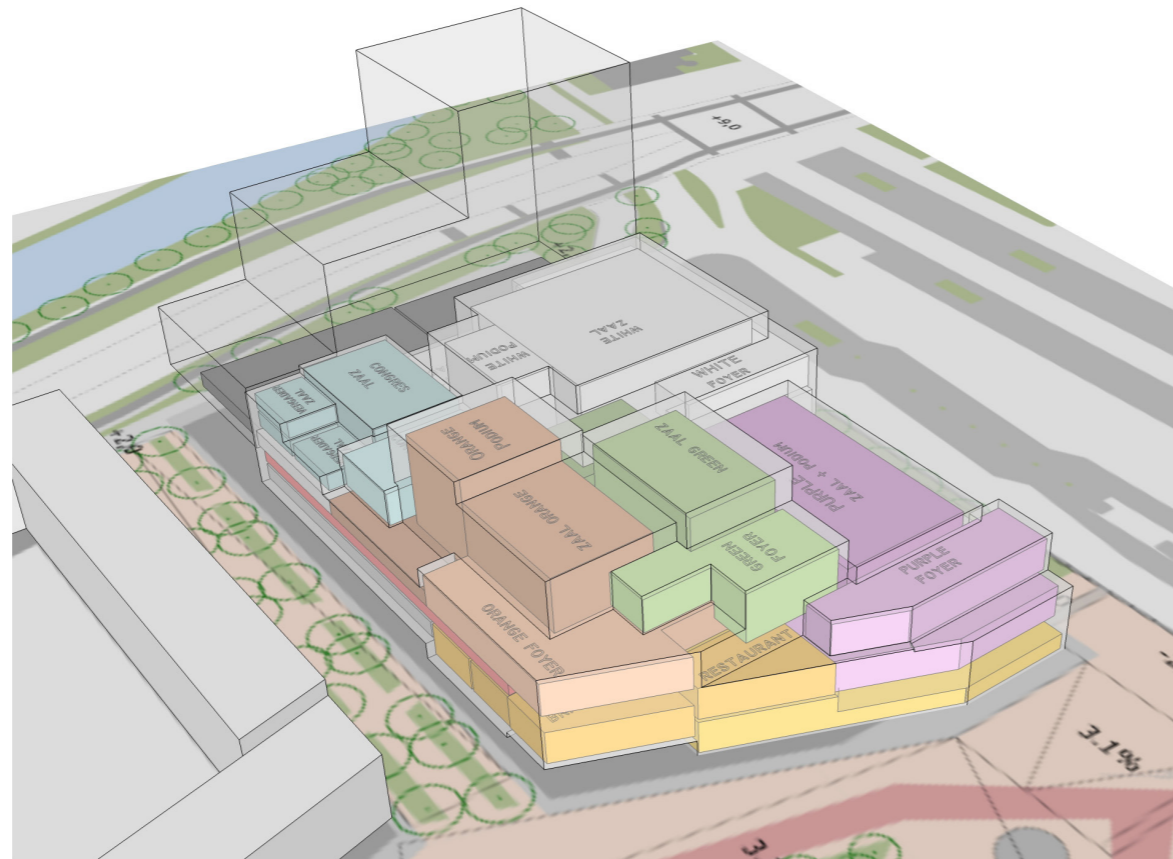


Stationsgebied A Vormfactoren

DATA

- Footprint beboubaar oppervlakte 11.630 m²
- Footprint bebouwd oppervlakte 8.710 m²
- Geveloppervlakte 11.910 m²
- Dak oppervlakte 8.710 m²
- Inhoud (excl. auto, fiets en loading) 181.010 m³

- Oppervlakte fietsenstalling (2000pp) 1.145 m²
- Oppervlakte laden en lossen (2 pp+8 loading docks) 2.145 m²
- Oppervlakte parkeren auto's (ca. 350 pp) 13.440 m²



Stationsgebied B

LADEN EN LOSSEN

2 pp + 8 loading docks

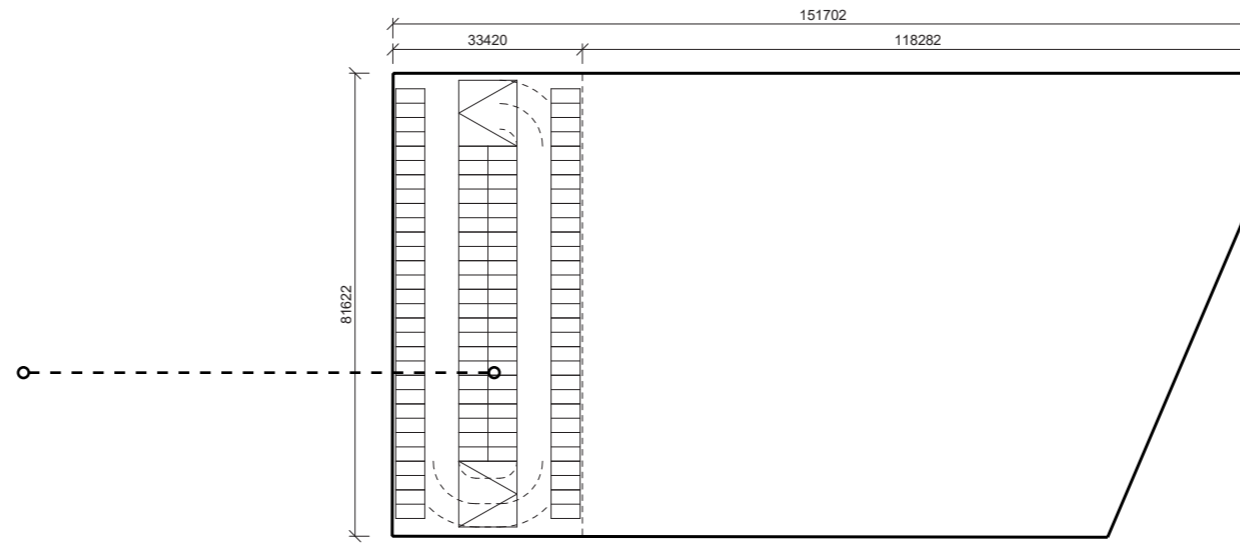
AUTO'S

ca. 270 pp

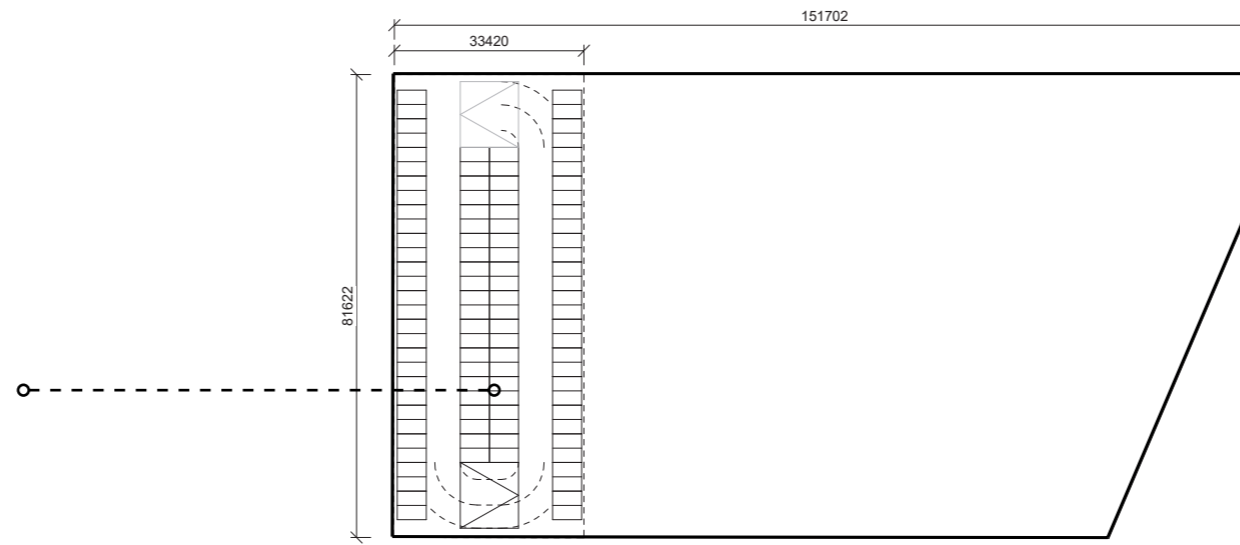
FIETSEN

2.000 pp

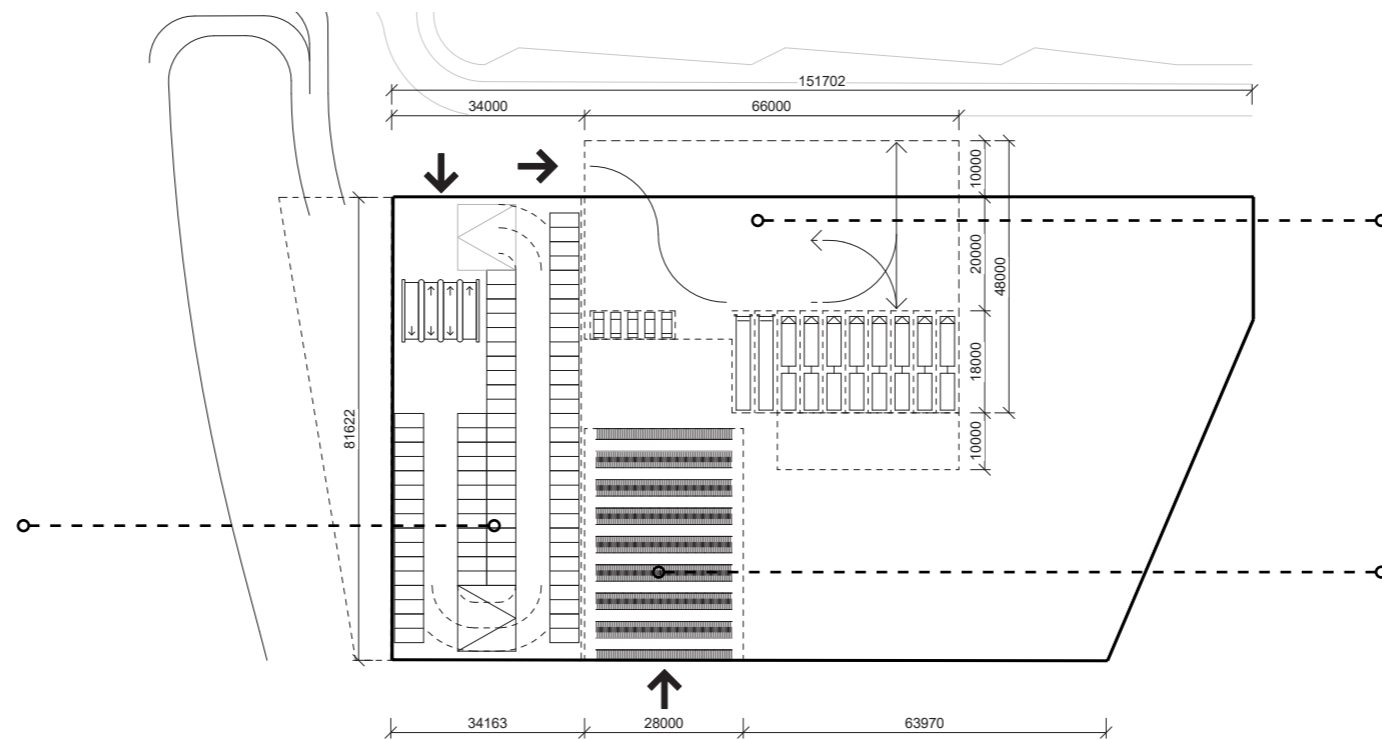
AUTO'S
2.735 m²



AUTO'S
2.735 m²



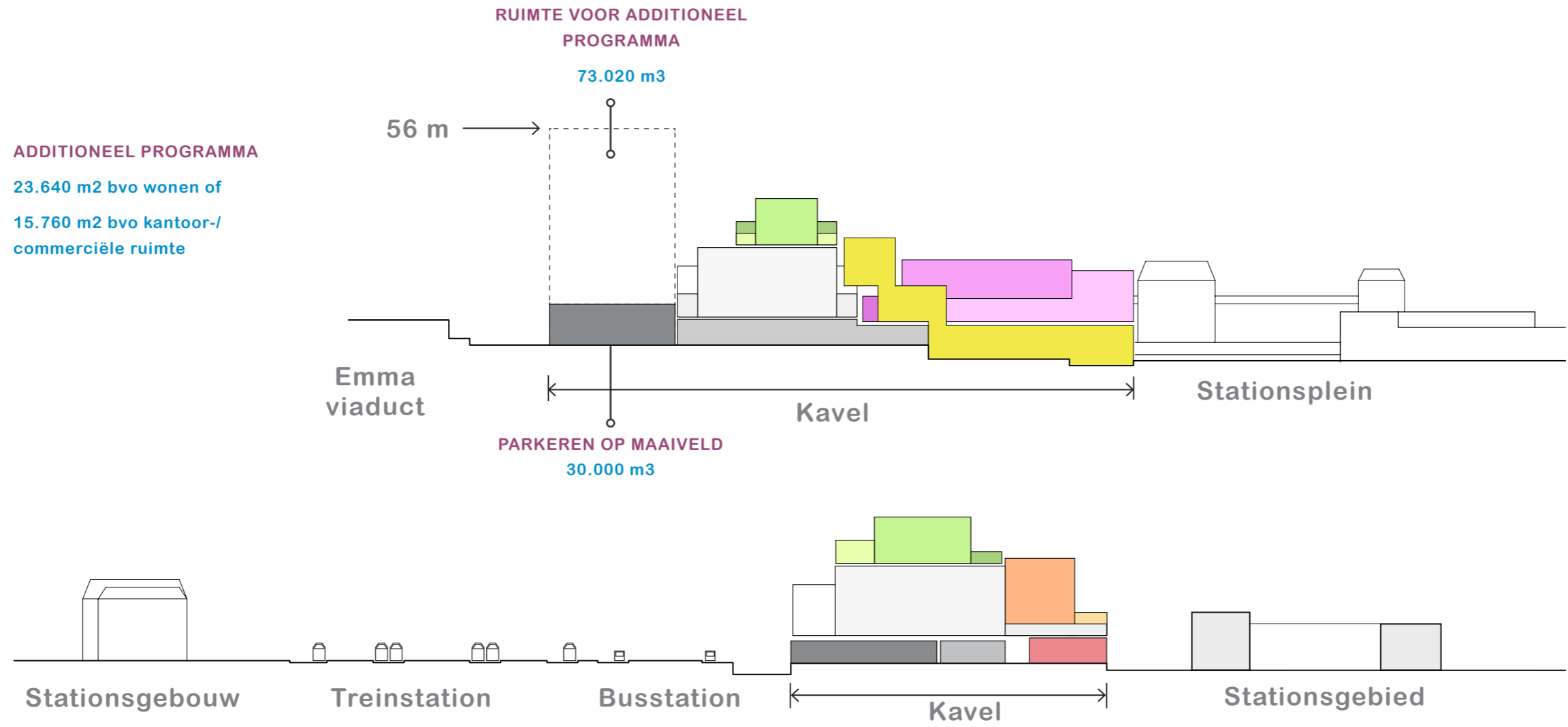
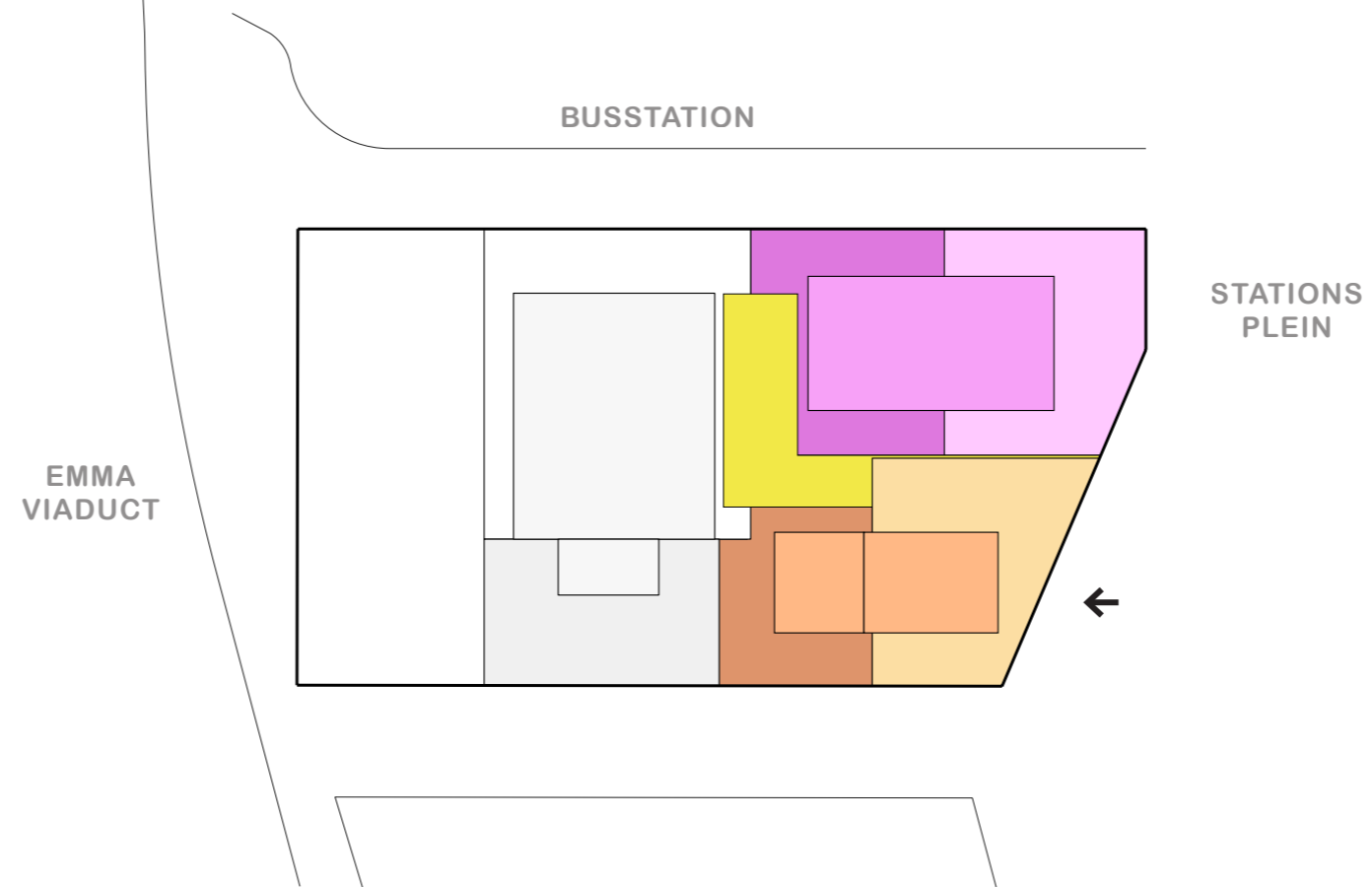
AUTO'S
2.735 m²



LADEN EN LOSSEN
2.145 m²

FIETSEN
1.145 m²

Stationsgebied B



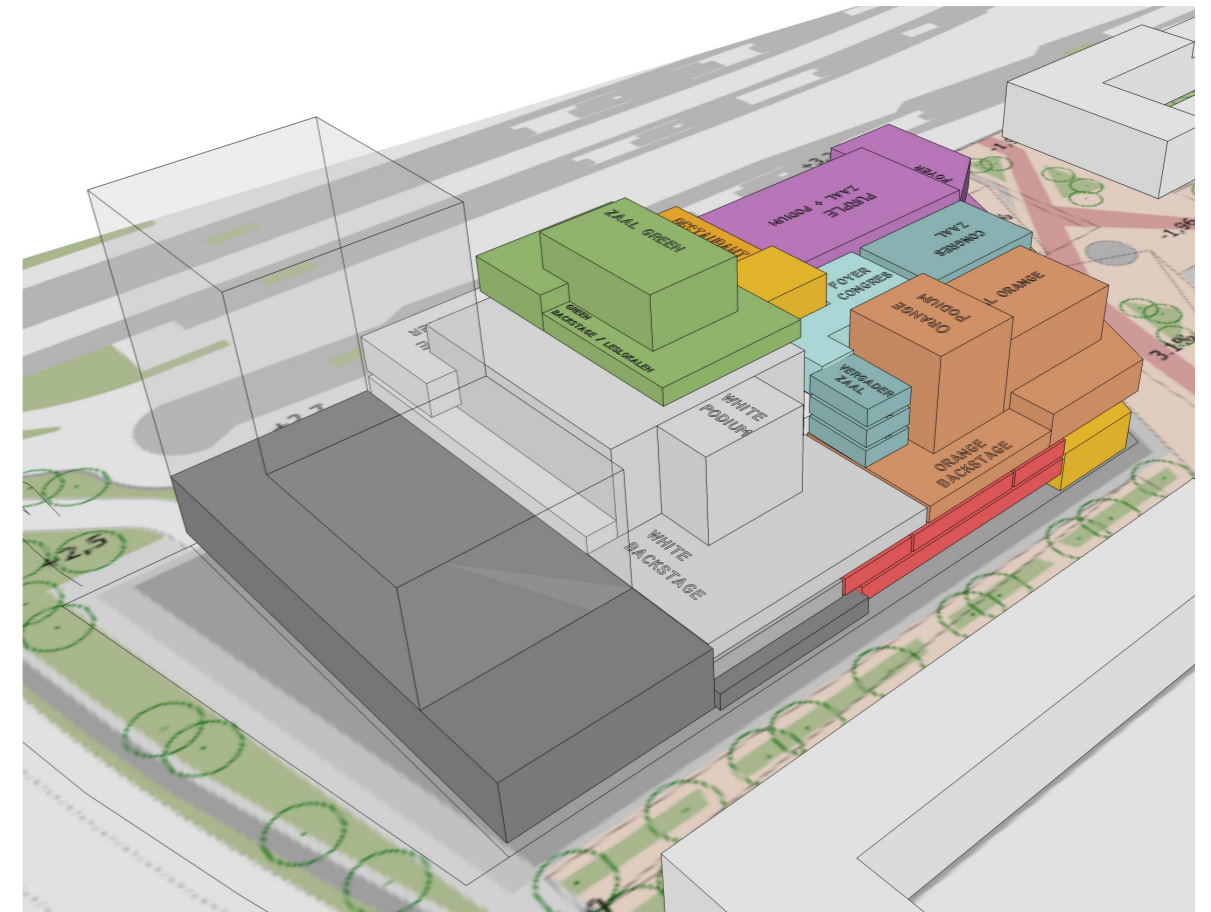
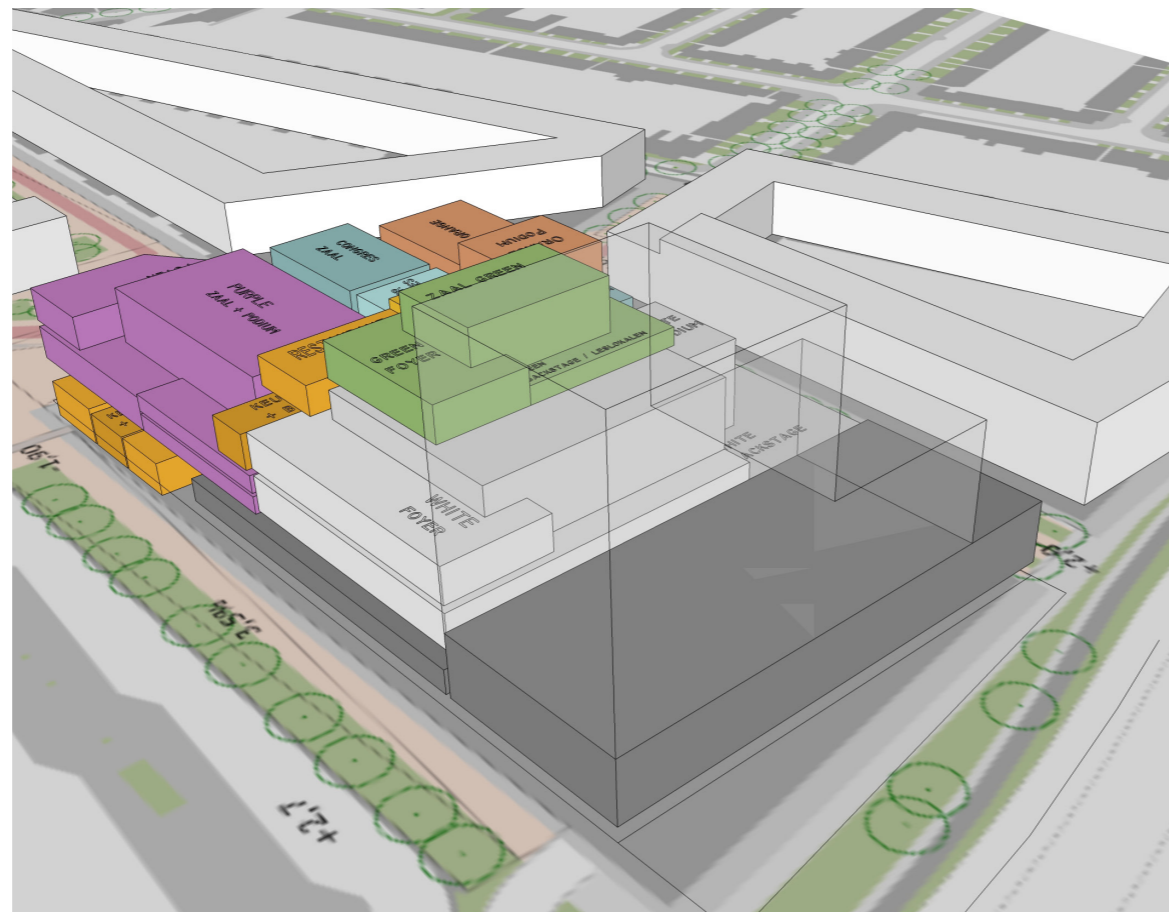
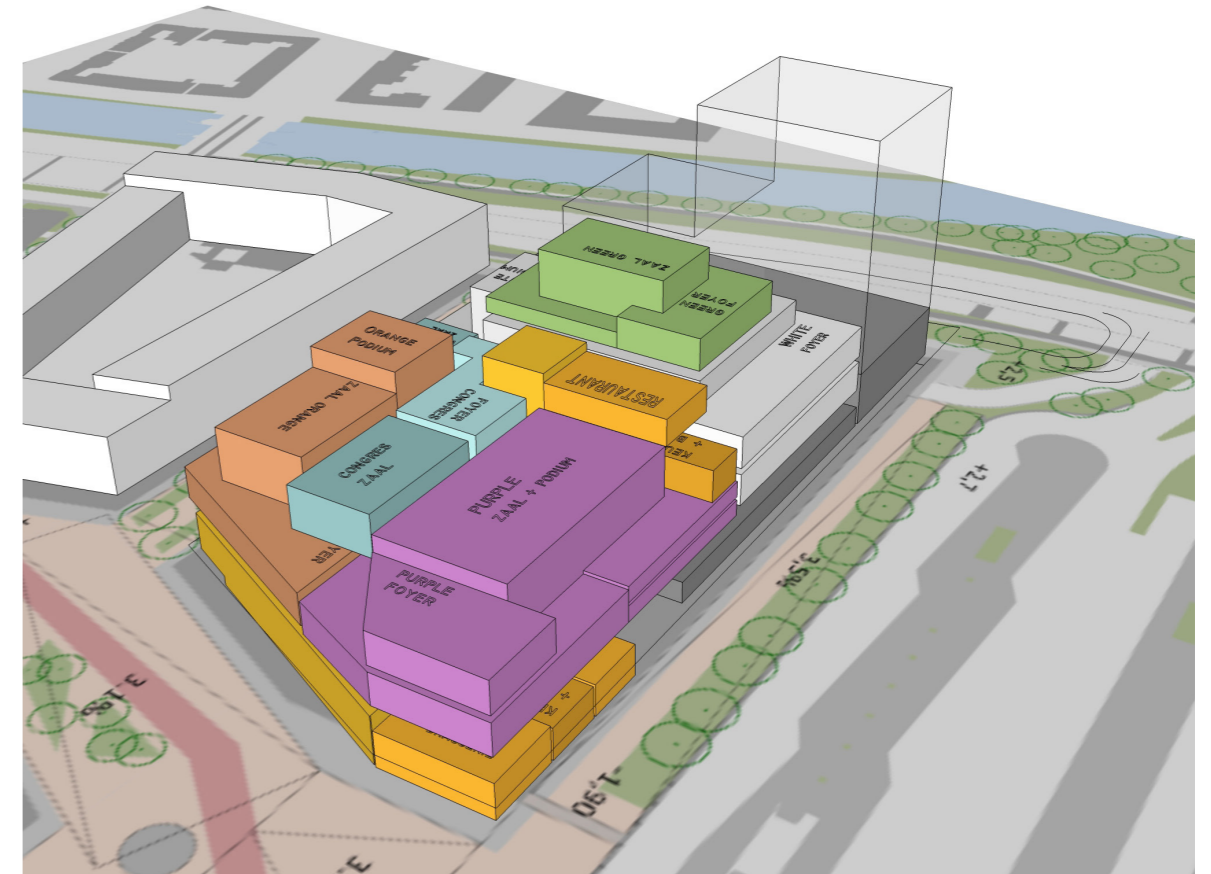
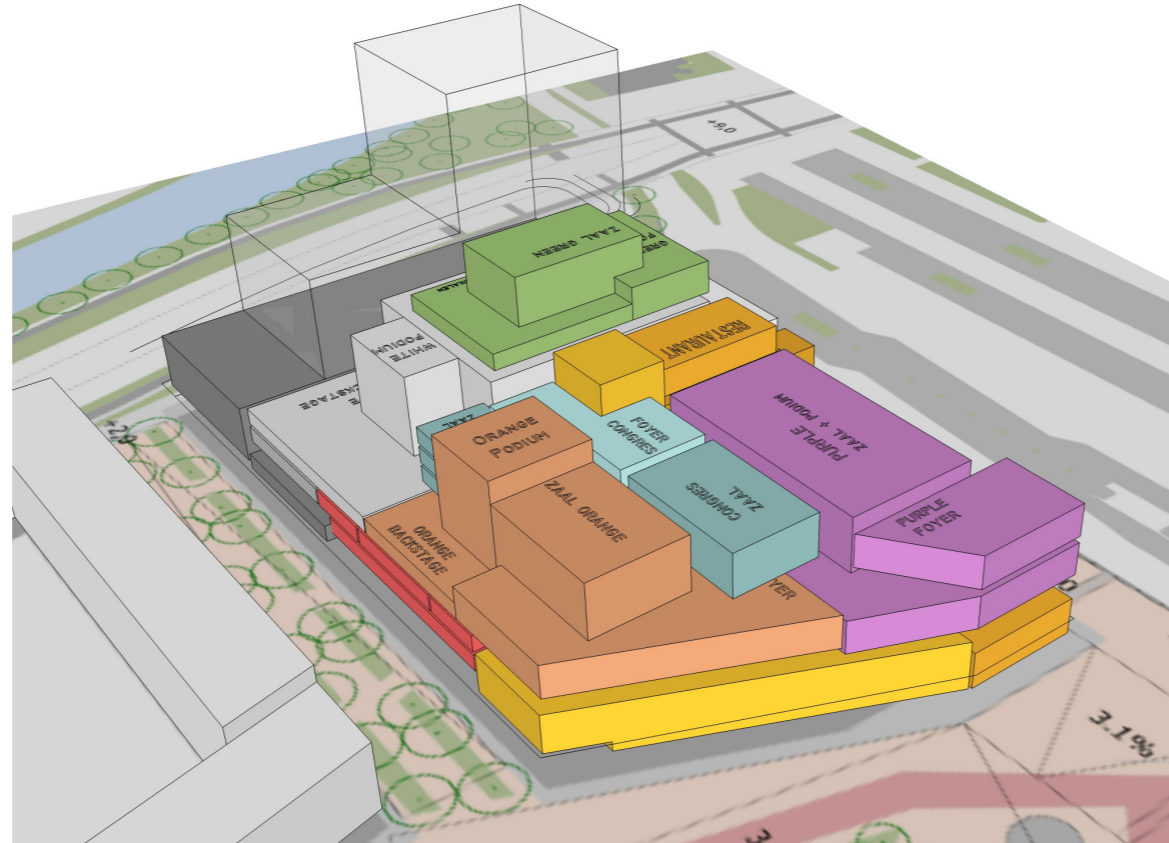
Stationsgebied B

KENMERKEN

- De volledige kavel is gebruikt voor inpassing programma. Zalen zijn niet gestapeld
- Loading variant 2 (2pp + 8 loading docks)
- Hoogste punt ca. 40 meter, gemeten vanaf peil loading.
- Publieksruimte rondom gebouw

KANSEN

- Compact model met echt kortere looplijnen. De stroom mensen gaat steeds door het hart van het gebouw.



Stationsgebied C

LADEN EN LOSSSEN

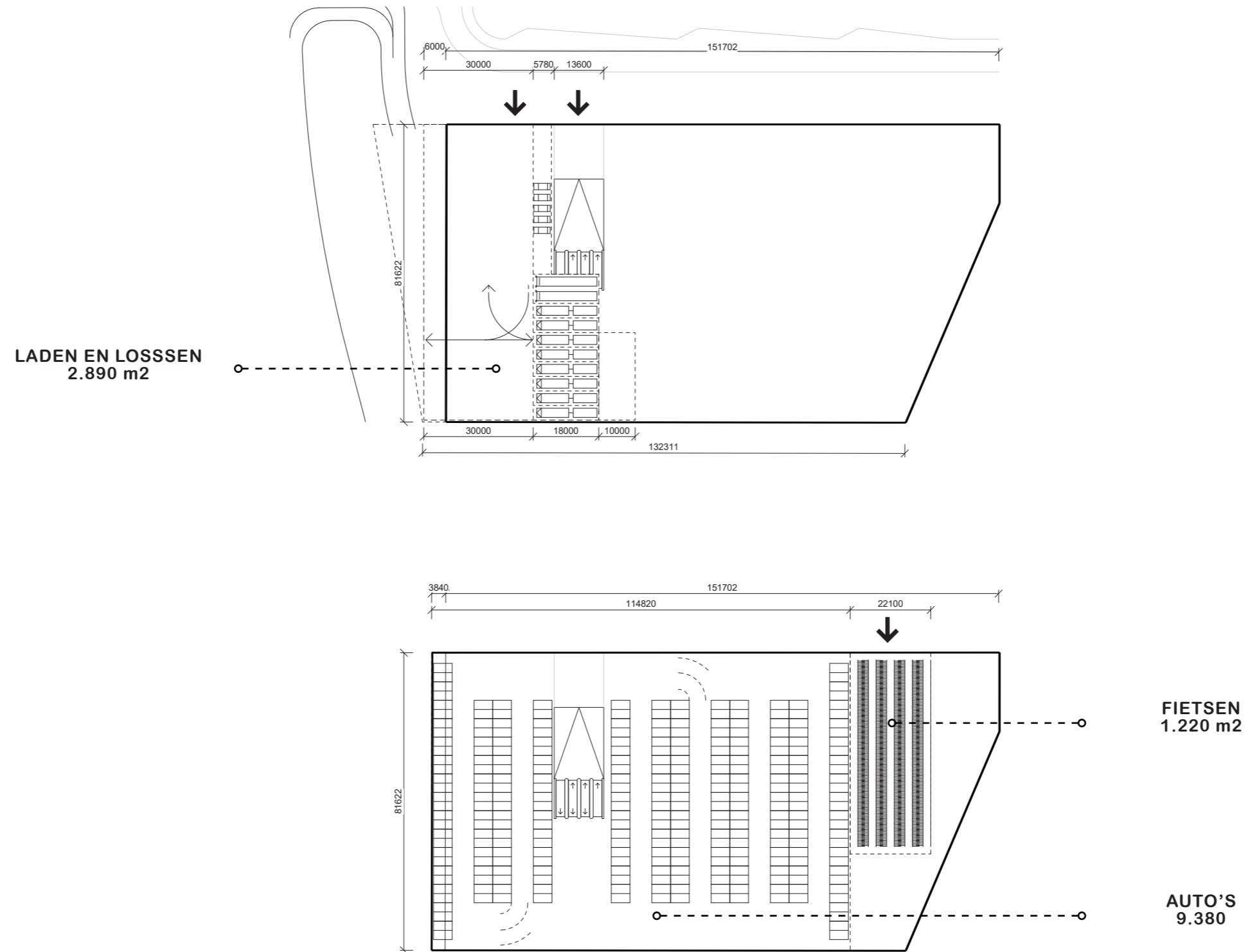
AUTO'S

FIETSEN

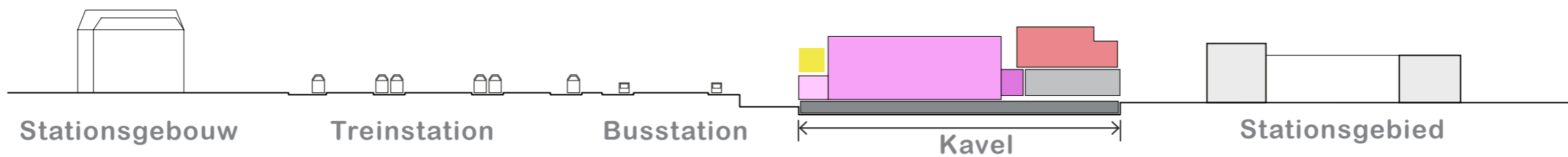
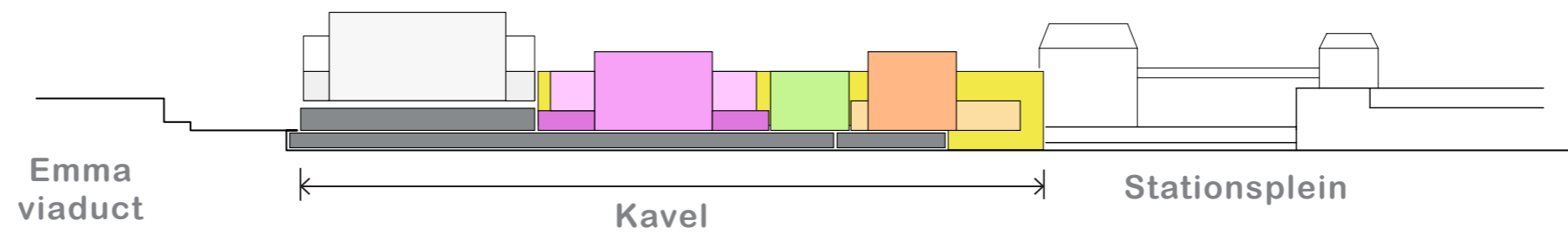
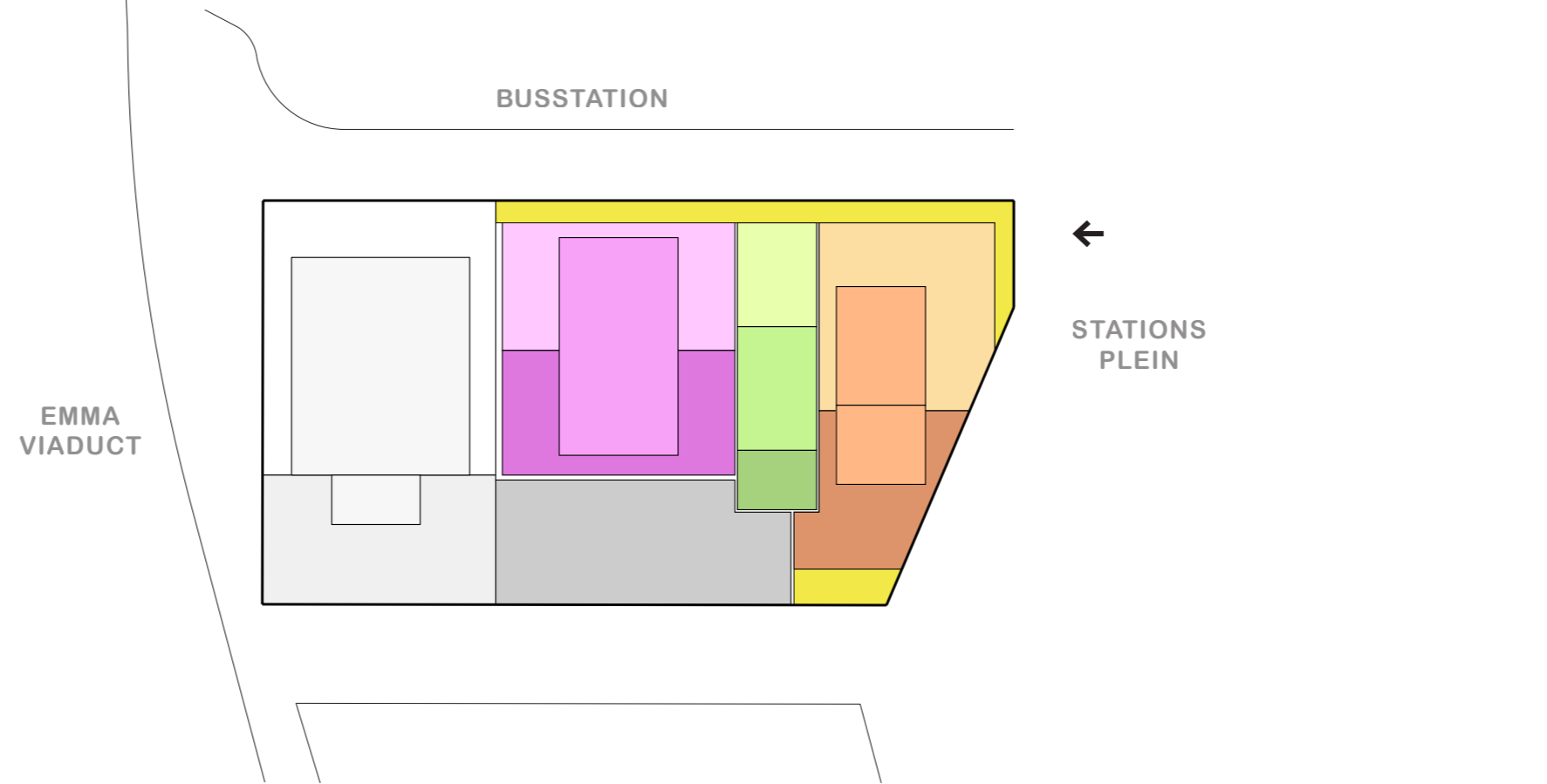
4 pp + 6 loading docks

ca. 280 pp

2.000 pp



Stationsgebied C



Stationsgebied C

KENMERKEN

- De volledige kavel is gebruikt voor inpassing programma. Zalen zijn niet gestapeld
- Hoogste punt ca. 26 meter, gemeten vanaf peil loading.
- Publieksruimte op hoek stationsplein.
- De ORANGE, GREEN en PURPLE op één niveau.

