

Spookkwartier Groningen

gebiedsconcept voor het Zuidelijk stationsgebied

September 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Samenvatting gebiedsconcept

3. Plangebied en omgeving

- a. Begrenzing van het plangebied
- b. Historisch perspectief
- c. Positie van het plangebied op stadsniveau

4. Het gebiedsconcept in hoofdlijnen

1. In het Spookkwartier landt de stedelijke agenda
2. Het Spookkwartier verbindt
3. Het Spookkwartier is een gemengde stadsbuurt
4. Stadse levendigheid
5. Gastvrije openbare ruimte
6. Het Spookkwartier is groen
7. Het Spookkwartier is duurzaam
8. De voetganger heeft het primaat
9. Een stadsbuurt met hoge dichtheid en menselijke maat
10. De architectuur in het Spookkwartier is representatief voor Groningen

5. Vervolg

bijlagen:

- Input klankbordgroep Rivierenbuurt

1. Inleiding

Het stationsgebied is de plek waar dagelijks tienduizenden reizigers het openbaar vervoer nemen maar ook de entree van de stad. Het gebied waar de stad Groningen en de regio elkaar ontmoeten. Het stationsgebied staat aan het begin van een periode met veel ontwikkelingen en investeringen. De afgelopen tijd is hard gewerkt aan de doorontwikkeling van het station zelf. Op dit moment wordt het Hoofdstation verbouwd tot een modern multimodaal knooppunt. Het monumentale stationsgebouw wordt verbonden met een ondergronds reizigersplein dat toegang biedt aan alle perrons voor treinen en bussen, een grote nieuwe fietsenstalling, winkeltjes en het nieuwe stationsplein aan de zuidzijde. Een nieuw kloppend hart voor het Openbaar Vervoer in de regio. Misschien halteert hier in de toekomst wel de Lelylijn. Ook is gekozen om het nieuwe muziekcentrum in het stationsgebied te bouwen. Het gebied aan de noordzijde van het station zal na het verdwijnen van de bussen in aanmerking komen voor transformatie. Met het verplaatsen van het opstel terrein naar De Vork in Haren, ontstaat aan de zuidzijde ruimte voor een nieuwe stukje stad.

Het stationsgebied zuidzijde moet een plek worden waar reizen, wonen, werken en ontspannen samenkomen.

In 2017 heeft de gemeenteraad met de vaststelling van het rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen een belangrijke stap gezet in de herontwikkeling van het stationsgebied zuid. Het ruimtelijk raamwerk voor de zuidzijde is hiermee vastgelegd met een sterke noord-zuidas onder het Hoofdstation door. Hierdoor wordt niet alleen het gebied maar ook de zuidelijke stadswijken goed verbonden met de binnenstad. Ook is gekozen voor een hoog stedelijk milieu, om zo duurzame mobiliteit te stimuleren en schaarse grond optimaal te gebruiken. Daarnaast wordt ingezet op een mix aan functies. Wonen, kantoren/werken, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen komen hier samen.

Wat is het gebiedsconcept en wat is het niet?

Het doel van het gebiedsconcept is om het Spoorkwartier een sterke en interne samenhang en identiteit te geven. Het document is een bundeling van ambities en een beschrijving van deze identiteit en sfeer. Het zegt iets over de plek in het stationsgebied en op welke wijze het bijdraagt aan het versterken van het stationsgebied als multimodale innovatie hub. Binnen het gebiedsconcept introduceren we drie kernwaarden die leidend zijn voor nu en de toekomst. Het gebiedsconcept beschrijft tien principes, die samen de richting bepalen voor de toekomst van het zuidelijk stationsgebied. Hierdoor ontstaat straks een stadsdeel dat toekomstgericht en onderscheidend is en tegelijkertijd verbonden is met het station, de stad en de regio.

Het gebiedsconcept is nadrukkelijk geen ontwerp of juridisch instrument. Die worden nader uitgewerkt op basis van het gebiedsconcept.

2. Samenvatting

Het Spoorkwartier is een nieuwe buurt in het hart van de Groningse samenleving. Deze nieuwe buurt is te typeren als een verborgen schat in verbinding met de drukke binnenstad, het Hoofdstation, de zuidelijke stadswijken en in het bijzonder met de parken Zuiderplantsoen en Stadspark.

Het station vormde meer dan 100 jaar een barrière. Met het project Groningen Spoorzone wordt deze barrière geslecht. De tunnels, die onder het station doorlopen, verlengen de succesvolle route vanaf het Groninger Museum. Maar het Spoorkwartier is niet een verlengstuk van de binnenstad of het stationsgebied rondom het monumentale stationsgebouw; het gebied wordt een van de smaakmakers van de stad en krijgt een duidelijke eigen identiteit.

Spoorkwartier wordt een eigenwijs gebied, met de beste bereikbaarheid van Noord-Nederland en is goed verankerd in de omliggende buurten. Bijna alle historische steden hebben een station gebouwd op de vroegere vestingwerken met een duidelijk verschil in sfeer aan weerszijden van het spoor: een stadskant en een (voormalig) industriële of juist landschappelijke kant. In Groningen verlaat 80% van de reizigers het station richting de binnenstad. Aan de andere kant ligt een gebied met relatieve rust en de ligging aan de zonzijde. Het ontbreken van industrieel erfgoed maakt dat de groene kwaliteit een grote aantrekkingskracht gaat krijgen. Nieuwe groene openbare ruimte vormt straks het vestigingsmilieu voor stedelijk werken en wonen, de interactie met elkaar is van groot belang. Iedereen die geworteld is in Groningen is welkom om dit gebied mee te ontwikkelen; het gebied dat zo uitstekend bereikbaar is, sowieso vanuit de regio en wie weet straks met de Lelylijn zelfs internationaal.

Het gebied wordt ingepast volgens de stedelijke agenda voor stadsontwikkeling, een visitekaartje voor de stad. Een toekomstig stukje stad met een levendig karakter en een aantrekkelijke mix van wonen en werken. Waar verschillende werelden elkaar ontmoeten, reizigers, bewoners, hotelgasten, bedrijven en culturele instellingen. De mix van culturele, maatschappelijke en commerciële programmering van het nieuwe muziekcentrum draagt hier maximaal aan bij. De basisregels zijn gemixte programma's van wonen, werken & recreëren, duurzaam & groen

De openbare ruimte is gastvrij ingericht en gericht op gezondheid, bewegen en verblijven voor alle leeftijden. Door de vele bomen en de manier waarop het hemelwater van het hele gebied wordt opgevangen in de bodem, ontstaat daar een prettig klimaat te midden van het hitte-eiland rondom het station.

De architectuur is representatief voor architectuurstad Groningen, is klimaatneutraal en circulair en gaat vooral een verbinding aan met mensen. De menselijke maat komt niet alleen terug in de geleding van gebouwen en bouwblokken, maar vooral in de manier waarop het programma door de gevel heen verbinding zoekt met de buitenruimte. Bewoners en gebruikers van het gebied worden uitgenodigd om een (semi)-publiek programma te maken in de plinten van de gebouwen en ook delen van de buitenruimte te programmeren, zodat de veelzijdigheid van het gebied voelbaar is op straat. De gebouwen zijn gemaakt voor meerdere functies en verschillende gebruikers.

Zoals gezegd is het gebied een verborgen schat met intieme ruimten binnen de bouwblokken, maar het heeft ook goede zichtlijnen naar de landmarks van de binnenstad. De route van het reizigersplein loopt naadloos naar het stationsplein, aan de andere kant via trappartijen met prettige zitgelegenheid het Spoorkwartier in. Daar zijn alle gebouwen met elkaar verbonden door een adres aan een groene as parallel aan het station. Deze ruimte is via buurtpleintjes verbonden met de straten van de Rivierenbuurt en vooral met de Parkweg, die opnieuw ingericht kan worden als een soort flaneeralee naar de stadswijken en parken van Groningen Zuid. Pas hier verschijnen de eerste auto's, want het gehele Spoorkwartier is autovrij. De voetganger staat centraal en er is een goed ingepaste fietsroute naar het station. Fietsparkeren kan inpandig of onder het station. Auto's vanaf het Emmaviaduct parkeren direct in een gebouwde parkeervoorziening. Hier is ook plek voor nieuwe mobiliteitsconcepten.

De goede bereikbaarheid van het Spoorkwartier is een groot voordeel voor het nieuwe Muziekcentrum, maar ook voor andere publiekstrekkingen zoals congresfaciliteiten. De bezoekers van deze voorzieningen ontmoeten elkaar in een groene omgeving en geven samen kleur aan deze nieuwe stationsbuurt. In het Spoorkwartier staat dat altijd centraal.



**VAN STATIONSOMGEVING
NAAR EIGENWIJS KWARTIER**



**VAN ACHTERKANT
NAAR VERBORGEN SCHAT**



**DIT IS DE PLEK WAAR JE
WILT ZIJN EN VERBLIJVEN**



**BY THE WAY
VLAKBIJ HET STATION**

3. Plangebied en omgeving

a. Begrenzing van het plangebied

b. Historisch perspectief

d. Positie van het plangebied op stadsniveau

3a. Begrenzing van het plangebied

Dit gebiedsconcept omspannt het gebied tussen het Hoofdstation en de Parkweg in noord-zuid richting en tussen het Noord-Willemskanaal en de Viaductstraat in oost-west richting.

Het gebied ligt – op de oorspronkelijke bebouwing van de Parkweg na – nu braak en doet dienst als bouwplaats voor de vernieuwing van het station. Het gebiedsconcept beschrijft daarnaast de overige deelgebieden rond het station. Deze gebieden kennen uiteenlopende functies en karakteristieken die van belang zijn voor de positionering van het Spoorkwartier.

Middenin het stationsgebied ligt het station zelf. Op dit moment wordt gebouwd aan een knooppunt voor treinen, bussen en fietsen. Direct ten zuiden ligt het Spoorkwartier. Naast het Spoorkwartier ligt het Emmaviaduct dat verbouwd wordt voor de bereikbaarheid van het station en het Spoorkwartier.

Ten zuiden van het Spoorkwartier ligt de Parkweg. Die krijgt met de aansluiting van het station op Groningen zuid een belangrijke verdelende functie voor fietsers en voetgangers. De Parkweg wordt de toegang tot het Zuiderplantsoen en het Stadspark en doet zo haar naam weer eer aan. Voor het zover is moet er meer ruimte komen voor bomen en voetgangers. En dat betekent een oplossing vinden voor het parkeervraagstuk. De aansluitingen van het Spoorkwartier op de Parkweg worden zo ontworpen dat zij maximaal functioneren voor reizigers en vooral voor buurtbewoners.

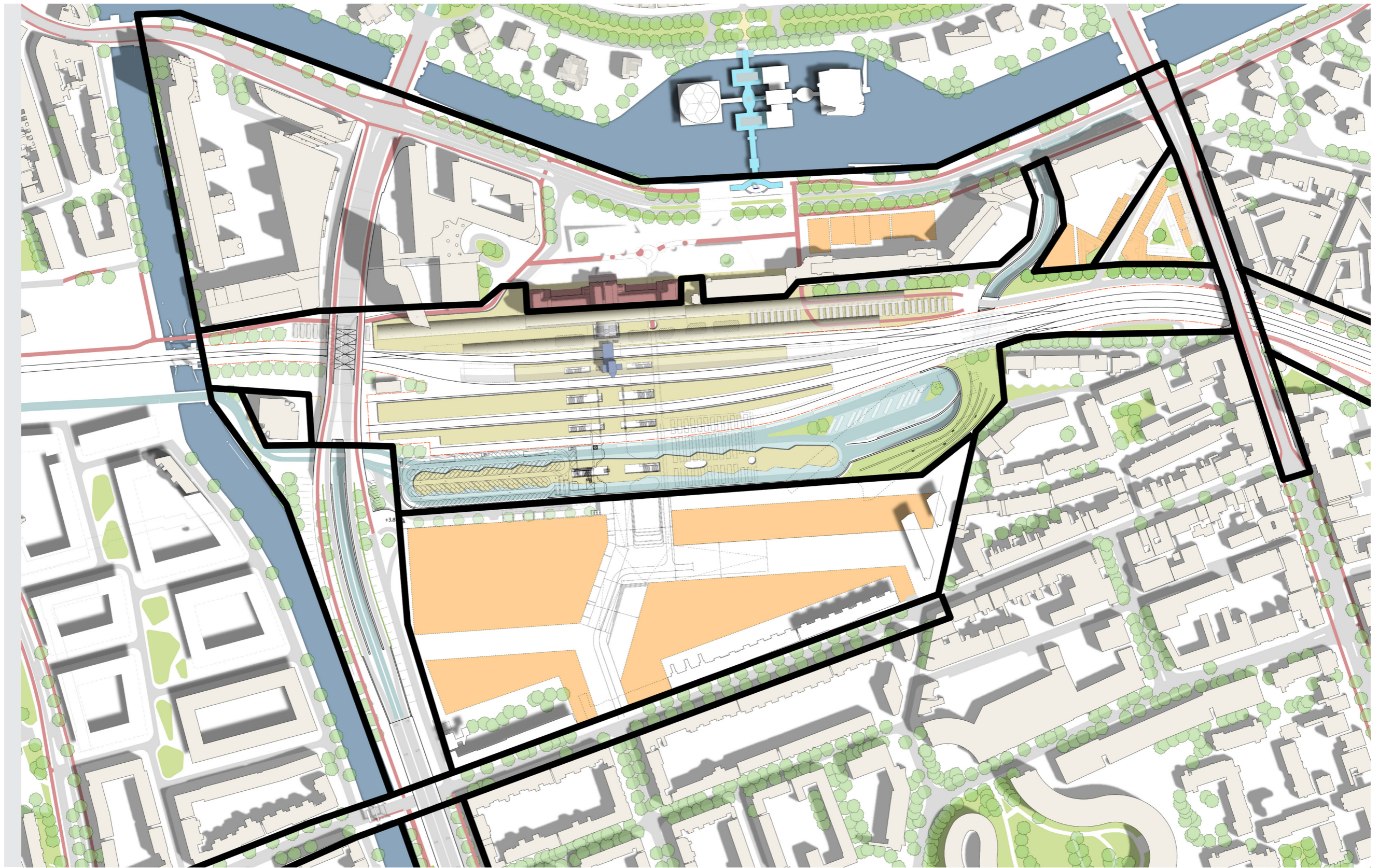
De Rivierenbuurt wordt straks via het Spoorkwartier direct verbonden met het station en de binnenstad. Nieuwe routes voor voetgangers en fietsers bieden bewoners de kans te profiteren van de investeringen in het Spoorkwartier. De Rivierenbuurt wordt een aantrekkelijker vestigingslocatie voor bedrijven en bewoners, die een voorkeur hebben voor de nabijheid van het Spoorkwartier, het station en de binnenstad.

Ten noorden van het station ligt een gebied, dat samen met de Verbindingskanaalzone op termijn getransformeerd wordt tot een gebied met meer levendigheid.

Op de plek van het voormalige busstation ontstaat de mogelijkheid tot bouwen en de Stationsweg kan vergroend worden. De Glaudelocatie in het oosten zal als onderdeel van de transformatie van de noordzijde worden herontwikkeld.

De Grunobuurt ten westen van het Spoorkwartier is ooit aangelegd voor het spoorwegpersoneel en wordt nu getransformeerd naar meer stedelijk wonen. Er kan onderzocht worden of het noordelijk deel (Nelf terrein) beter is aan te sluiten op het Spoorkwartier. Zo ontstaat dan een poort naar de binnenstad en profiteert de Grunobuurt maximaal van de nabijheid van het station.





De deelgebieden van het Stationsgebied

3c. Historisch perspectief

Het stationsgebied van Groningen heeft geen eenduidige identiteit: de omgeving aan de noord- en aan de zuidzijde hebben zich verschillend ontwikkeld. Het gebied ten noorden van het stationsgebouw ligt gedeeltelijk in de ring van de oude vestingwallen rond de binnenstad. Het eerste spoor werd net buiten deze wallen aangelegd.

De eerste spoorlijn in Groningen was die naar Leeuwarden, geopend in 1866. Twee jaar later werd de spoorlijn doorgetrokken naar Nieuweschans. In 1870 werd de spoorlijn naar Zwolle geopend.

Toen na 1874 (vestingwet) de vesting werd ontmanteld, kwamen daar allerlei functies waarvoor in de volle en dichtbebouwde oude stad binnen de vestingwallen geen ruimte was: een haven (Westerhaven), een gasfabriek, een ziekenhuis, herenhuizen, vrijstaande villa's, een park (Noorderplantsoen) én een representatieve ruimte voor het station. Het Verbindingskanaal, de Stationsweg en de ruimte voor het station komen voort uit de transformatie van de vestingwallen, zoals goed te zien is uit een tekening van F.W. van Gendt uit 1876. Het stationsgebied ligt zodoende op de overgang van de binnenstad naar de omliggende wijken.

De verbinding tussen station en binnenstad werd lange tijd enkel gevormd door de Herebrug. Met de komst van de nieuwe Emmabrug en het Emmaviaduct kwam daar een tweede radiaal bij. Pas in 1994 met de bouw van het Groninger Museum is het station veel directer en succesvol aangesloten op de binnenstad via de H.N. Werkmanbrug. Deze route heeft de binnenstad veel opgeleverd en wordt door sommigen zelfs als te druk ervaren. Nu kan direct vanuit het station de stadse allure van Groningen ervaren worden, die eerder verborgen lag achter de groene singels van de stad.

De achterkant van het station is een anonieme plek. Er is al meer dan 100 jaar weinig relatie met de stad en het openbare stedelijk leven. De Blauwe Brug is de enige verbinding met het station en heeft de uitstraling van een achteringang. Het Post NL gebouw heeft deze stationsentree nooit goed kunnen markeren en lag

eerder als een soort Fremdkörper in de wijk. De ligging in een oude diagonaal van de plattegrond van de Rivierenbuurt heeft stedenbouwkundig nooit een goede verbinding gevormd met de binnenstad, mede door de positie van het Hunzehuys en het busstation.

Het Post NL gebouw is inmiddels verdwenen en dat geldt straks ook voor de Blauwe Burg. Zo ontstaat een nieuwe rand van de wijk.

Het deel van de Rivierenbuurt rondom de Parkweg-Rijnstraat-IJsselstraat is in tegenstelling tot het oostelijk deel van de wijk in een projectmatige aanpak aangelegd en heeft een sterke stedenbouwkundige en architectonische samenhang. Dit vormt straks de herkenbare architectonische kwaliteit van de Rivierenbuurt bij aankomst aan de zuidzijde van het station.

Door in de symmetrieas van het monumentale stationsgebouw een nieuwe verbinding te maken met de Rivierenbuurt kan de wijk en het stationsgebied aan de zuidzijde een herkenbare en directe verbinding krijgen met de binnenstad. Dit is een voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat in het Spoorkwartier en de vindbaarheid van het station aan de zuidzijde. De term 'achterkant van het station' behoort in de nieuwe situatie tot het verleden.



Het Masterplan uit 1987



Ontwerp Verbindingskanaal 1876



Het stationsgebied rond 1930

3d. Positie van het plangebied op stadsniveau

De ontwikkeling van de Verbindingskanaalzone vanaf eind jaren tachtig had grote gevolgen voor het Stationsgebied; het gebied kreeg hierdoor zijn huidige karakter. Rondom het Verbindingskanaal kwamen grootschalige complexen voor wonen en werken.

Het Cascadecomplex, de KPN borg en het Hunzehuys zijn in zichzelf gekeerd en niet representatief voor de bedrijven en instanties die hierin gehuisvest zijn; bovenal zijn de gebouwen geen onderdeel van de levendige binnenstad.

Gezien de leeftijd van deze gebouwen liggen hier de komende jaren kansen voor grote vernieuwingsopgave.

Er is voor de centrumzijde van het station nog geen ruimtelijke visie vastgesteld; wel zijn een aantal doelstellingen en ambities vastgelegd tijdens de onderzoeken voor het project Groningen Spoorzone.

Het onderzoek naar een mogelijk alternatief voor het Stadsbalkon gaf inzicht in de grote wens om het huidige beeld te veranderen en gaf tegelijkertijd inzicht in de hoge kosten die hiermee gemoeid zijn. De stad legt eerst de prioriteit bij het doortrekken van de interwijkverbinding en de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde.

De centrumzijde wordt na het verplaatsen van het busstation herontwikkeld. Prioriteit heeft de verbetering van de verbinding stationshal-Werkmanbrug.

De uitwerking van de ov-knoop is medebepalend voor de latere herontwikkeling van het stationsplein aan de centrumzijde. Het gebied rondom het Verbindingskanaal – waartoe inmiddels ook de toekomstige transformaties van de Niemeyerfabriek en De Oosterpoort behoren – moet een nieuw programmatisch profiel krijgen met daarin genoeg vestigingslocaties voor grotere kantoren. Het laadvermogen van het Spoorkwartier is hiervoor te beperkt.

De gebieden aan de noord- en zuidzijde van het station zijn vanuit de ov-knoop gezien even goed bereikbaar. Vanuit de principes van Transit Oriented Development is de ambitie van een symmetrische ontwikkeling denkbaar, ware het niet dat de ruimtelijke omstandigheden zeer verschillend zijn. Aan de noordzijde van het station liggen kansen voor een grootschalig programma dat gebaat is bij de reuring die daar heerst. Aan de zuidzijde is die reuring zeer beperkt en zit de aantrekkingskracht vooral in het karakter van het gebied zelf. Hier gaat het meer om het maken van een identiteit dan het benutten van een Transit omgeving. Het gaat hier om het maken van goede aansluitingen naar de omgeving maar voorop staat het creëren van een goed woon-werkgebied met een intrinsieke en herkenbare kwaliteit.

Waar het stationsgebied rondom het Verbindingskanaal staat voor stedelijke drukte, staat het Spoorkwartier voor landschappelijke kwaliteit, menselijke maat en de verbinding met de nabijgelegen parken van Groningen zuid. Volgens deze benadering zijn de twee delen van het stationsgebied maximaal complementair en leveren zo de meeste waarde voor de ontwikkeling van een woon-werkprogramma voor de stad.

Een opvallend kenmerk van beide gebieden is dat in het stationsgebied zelf de nieuwe noord-zuid verbinding tussen de binnenstad en Groningen zuid van cruciaal belang is. Op de wat grotere schaal zijn voor de samenhang tussen de woon-werklocaties de oost-westverbindingen essentieel voor een goede verbinding tussen het station en de nieuwe gemengde ontwikkellocaties van de stad. De Parkweg en de Stationsweg maar ook de fietsroutes direct langs het spoor moeten opnieuw bekeken worden hoe zij de toekomstige ontwikkellocaties met elkaar kunnen verbinden, met het Spoorkwartier als belangrijke schakel. Het Stadspark, De Suikerzijde en Stadshavens komen zo dicht bij het station te liggen.



de 'vitale lijn van Groningen'



Verbindingen tussen het Spoorkwartier en de woon-, werk- en recreatie milieus van de stad

4. Gebiedsconcept in hoofdlijnen

Het Spookkwartier

Het Spookkwartier is een nieuwe Groningse belofte. Een gemengde stadsbuurt van en voor stadsbewoners die iets anders willen. Een hecht buurtgevoel in het hart en ook in de luwte van de stad. Het gebied zorgt voor interactie tussen bewoner, werknemers en bezoekers en is daarom van groot economisch belang voor de stad.

Het Spookkwartier is behalve een thuishaven voor bedrijven en bewoners ook een uitgesproken publieke plek. Als iemand het Spookkwartier eenmaal gevonden heeft, komt hij er op weg door de stad altijd langs, ongeacht wat iemand gaat doen. Bereikbaar met het openbaar vervoer, maar vooral met de fiets en te voet, want iemand komt niet van ver. Het dagelijks leven in een notendop, want hier wordt geleefd, gewoond, gewerkt én genoten.

De kernwaarden van het Spookkwartier zijn:

Dichtbij:

Het Spookkwartier is gastvrij en op de mens gericht, het heeft een buurtgevoel. Het is niet anoniem, zoals het noordelijk stationsgebied met zijn kantoorkolossen. Het is lokaal, ontspannen, met een menselijke maat. De plinten maken zichtbaar wat er zich in de gebouwen afspeelt. Ook de belangrijke spelers elders uit de stad en regio en de grote thema's van Groningen worden zichtbaar in het Spookkwartier en staan zo dichtbij het publiek.

Verbonden:

Het Spookkwartier is stevig verbonden met de stad en de Rivierenbuurt. Ruimtelijk door een zorgvuldige hechting aan het stedelijk netwerk, visueel door de zichtlijnen naar de landmarks, zoals het Hoofdstation, het Groning Museum en het voormalig Grafisch Museum. Het Spookkwartier vormt een representatieve

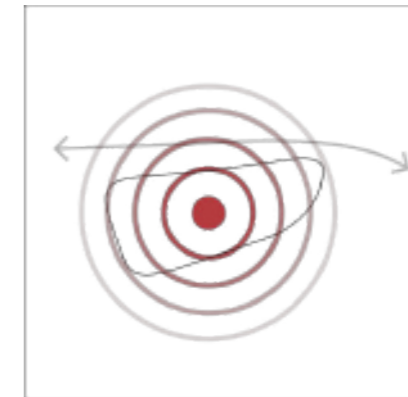
entree van de stad vanaf het station en het Emmaviaduct. Door het gevarieerde aanbod komen mensen uit de buurt, uit de stad en uit de regio in het Spookkwartier samen om te wonen, te werken en te genieten.

Eigenwijs:

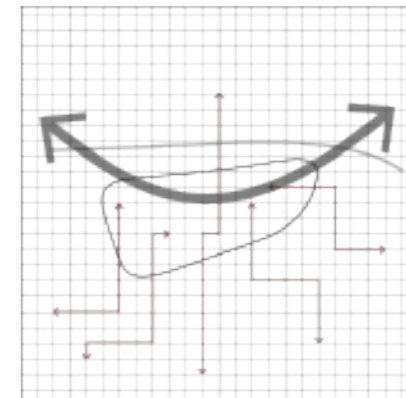
Het Spookkwartier is een unieke plek in Groningen, een van de nieuwe smaakmakers. Het Spookkwartier is eigenwijs: authentiek en vernieuwend. Het programma voegt iets nieuws toe: eigenwijze gebouwen met dito werkplekken voor eigenwijze gebruikers, eigenwijze woonvormen, eigenwijze mobiliteit.

De belangrijkste principes van het Spookkwartier zijn:

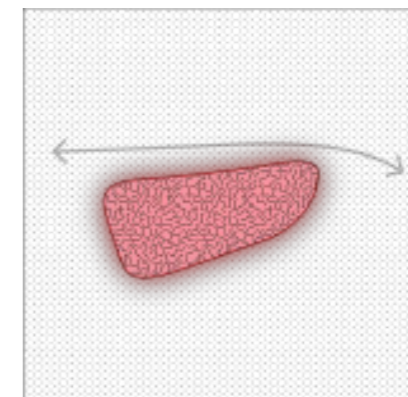
1. In het Spookkwartier landt de stedelijke agenda
2. Het Spookkwartier verbindt
3. Het Spookkwartier is een gemengde stadsbuurt
4. Stadse levendigheid
5. Gastvrije openbare ruimte
6. Het Spookkwartier is groen
7. Het Spookkwartier is duurzaam
8. De voetganger heeft het primaat
9. Een stadsbuurt met hoge dichtheid en menselijke maat
10. De architectuur in het Spookkwartier is representatief voor Groningen



DICHTBIJ



VERBONDEN



EIGENWIJS



**VAN STATIONSOMGEVING
NAAR EIGENWIJS KWARTIER**



**VAN ACHTERKANT
NAAR VERBORGEN SCHAT**



**DIT IS DE PLEK WAAR JE
WILT ZIJN EN VERBLIJVEN**



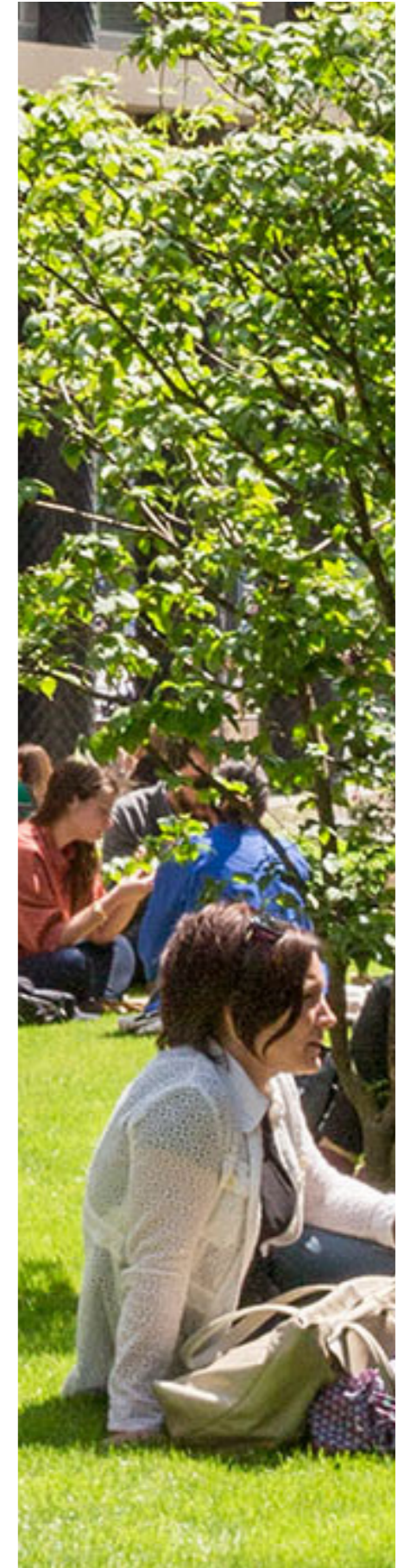
**BY THE WAY
VLAKBIJ HET STATION**

1. In het Spookkwartier landt de stedelijke agenda

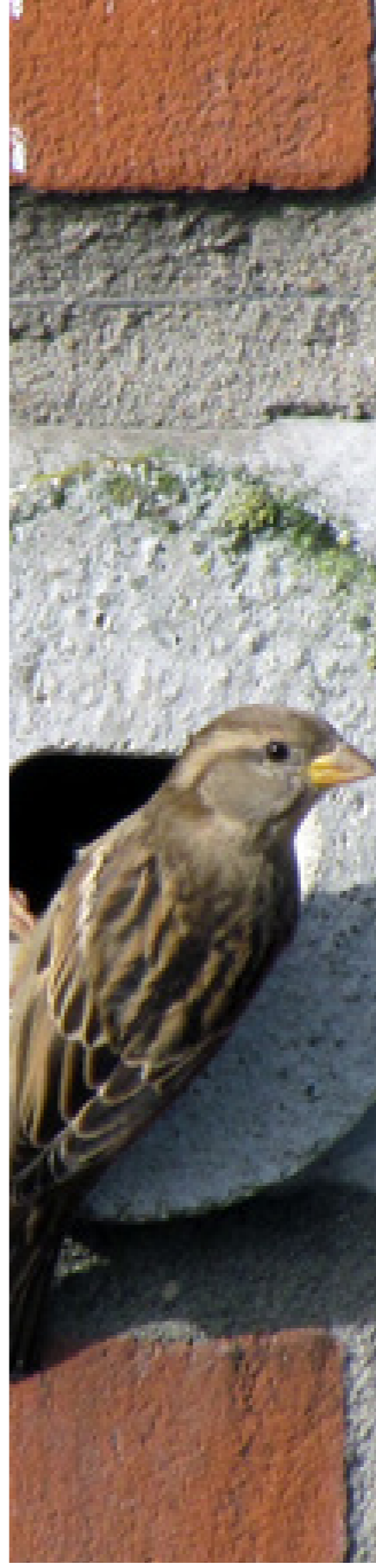
The Next City, de in 2018 vastgestelde omgevingsvisie van de stad, is de Groningse visie op kwaliteit van leven. De visie staat boordevol ambities: op het gebied van nieuwe woonvormen en over hoe de vitaliteit van de economie zichtbaar wordt in de stad. Een stad die is ingericht als een gezonde stad en die onderzoek doet naar Healthy Ageing. Een stad waar de openbare ruimte ontworpen is voor iedereen en inspeelt op het veranderende klimaat en biodiversiteit. Een compacte stad waar verdicht wordt waar het kan en voorzieningen altijd dichtbij zijn. Een stad waar mensen goed aangesloten zijn op groengebieden en omliggende landschappen. Een stad waar gebouwen worden ontworpen die energieneutraal en natuurinclusief zijn met veel aandacht voor architectonische kwaliteit.

Wie via het Groninger Museum de stad in loopt maakt direct kennis met de levendige stad die gewenst is en uitgedragen wordt. Tegelijkertijd kunnen in de bestaande binnenstad niet alle ambities werkelijkheid worden. In de afgelopen jaren zijn in het gebied ten zuiden van het Hoofdstation de condities geschapen om een echte gemixte stadswijk van de toekomst te maken. De verkeersknoop is volledig opgelost in nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer en niets staat in de weg om hier de felbegeerde leefkwaliteit tot stand te brengen waarvan iedereen mee kan profiteren.

In het Spookkwartier kan Groningen laten zien wat zij waard is. Bedrijven tonen daar hoe zij de werkomgeving van de toekomst willen inrichten. Niet voor niets dienen de eerste partijen zich al aan om mee te bouwen aan dit gebied. Dit is de plek voor een 'stedelijke skybox' waar het bedrijf zichtbaar kan zijn voor de stad en de regio én waar het bedrijf kan profiteren van de stad die aan zijn voeten ligt. Het nieuwe muziekcentrum is prominent aanwezig en is ook een prachtig visitekaartje van cultuurstad Groningen. De gemeente wil samen met de geïnteresseerde partijen onderzoeken hoe behalve in stenen, ook gebouwd kan worden aan de gezamenlijke stedelijke agenda. Het Spookkwartier is de groene tegenhanger van de stenige binnenstad. Het wordt de showcase van de Groningse stadsontwikkeling: het visitekaartje van de stad aan de zonzijde van het station. Een goed ontsloten en tegelijkertijd een omsloten plek voor een ontbijtmeeting, een congres, een concert, een productieve werkdag met veel mogelijkheden tot interactie, in de lobby van een gebouw of direct daarbuiten in de groene openbare ruimte. En natuurlijk is het Spookkwartier een fijne stedelijke plek om te wonen.



1. In het Spookkwartier landt de stedelijke agenda



2. Het Spookkwartier verbindt

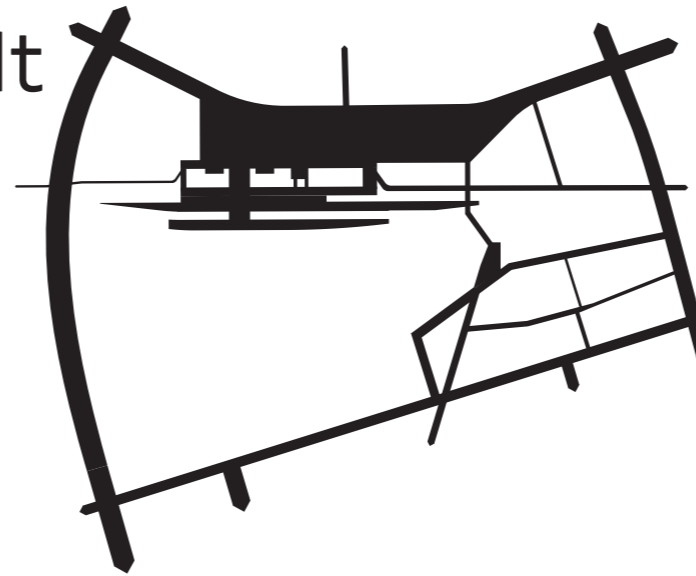
Het Spookkwartier krijgt een sterk, eigen karakter en gaat een stevig verbinding aan met de stad, met het netwerk van openbare ruimte. Zo wordt het Spookkwartier bereikbaar en onderdeel van de stad. Een hecht, fijnmazig netwerk maakt nieuwe verbindingen en zorgt voor een veelheid aan routes door het gebied. Verschillende plekken, pleinen en parkjes vormen de verbinding op verschillende schaalniveaus.

De binnenstad en het station worden voor voetgangers en fietsers verbonden met de zuidelijke wijken, het Stadspark en het Martini Trade Park door de zogenoemde Nieuwe Lijn. De Nieuwe Lijn sluit door het zuidelijk stationsplein direct aan op het reizigersplein. De insnijding vanaf het Emmaviaduct zorgt voor de verbinding voor de auto.

Buurtpleintjes sluiten zorgvuldig aan op het ruimtelijk raamwerk van de straten van de Rivierenbuurt: verleden en heden versmelten. Er ontstaat een nieuw groen buurtommetje, die het Dinkelpark, het Zuiderplantsoen en het Sterrebos verbindt met het Spookkwartier.

Het gebied is te typeren als een verborgen schat met intieme ruimten binnen de bouwblokken, maar heeft ook goede zichtlijnen op de landmarks van de binnenstad. Het Spookkwartier vormt een schakel in de Stedelijke Ecologische Structuur tussen de Diepenring, het Stadspark en het Zuiderplantsoen.

Het aantrekkelijke verblijfsklimaat en het brede aanbod aan voorzieningen maakt het Spookkwartier een plek waar mensen uit stad en regio elkaar ontmoeten. De mogelijke komst van de Lelylijn, die Groningen verbindt met Amsterdam en Hamburg, biedt een kans dat ook internationaal mensen contact met elkaar krijgen.



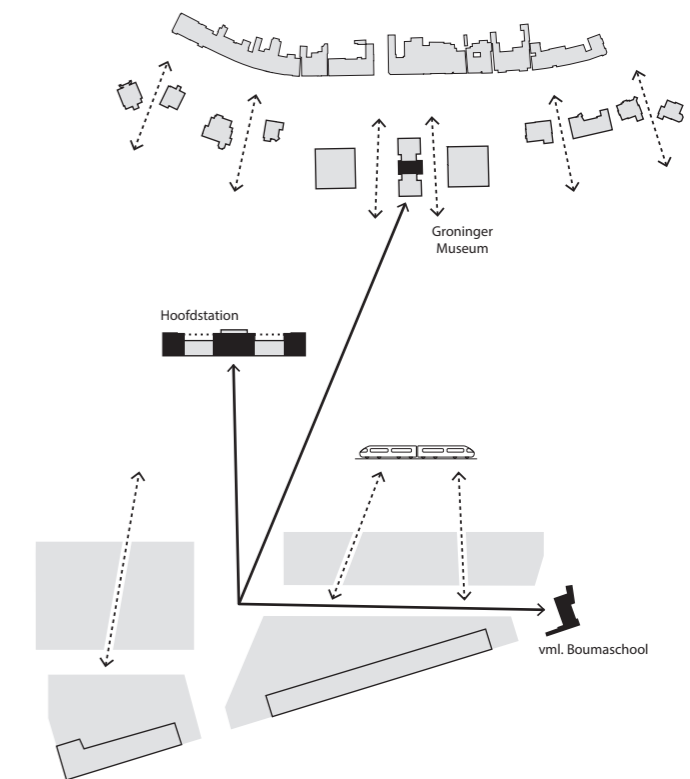
Nu: het zuidelijk stationsgebied is niet verbonden met het stedelijk netwerk



Straks: Spookkwartier is verbonden met het stedelijk netwerk



zichtlijn op landmark in de binnenstad



visuele verbinding tussen Spookkwartier en stad

2. Het Spookkwartier verbindt



Het Zuidelijk Stationsgebied is nu niet verbonden met het stedelijk netwerk



De nieuwe buurt is verbonden met de oude stadswijk

3. Het Spookkwartier is een gemengde stadsbuurt

subtitel

Het Spookkwartier is een gemengde stadsbuurt waar geleefd, gewoond, gewerkt en genoten wordt. De groene openbare ruimte en een gevarieerd aanbod van (semi-) publiek programma maken het Spookkwartier tot een prettige leefomgeving met een eigen karakter. Het Spookkwartier is niet het verlengstuk van de binnenstad of het stationsgebied rondom het monumentale stationsgebouw. Tegenover de meer corporate en chique omgeving van het Verbindingskanaal en singels is dit een woon-werkgebied met een eigen sfeer. Het is een plek waar plaats is voor zowel gevestigde partijen als nieuw talent. Iedereen is welkom om deel te nemen aan de ontwikkeling van het Spookkwartier. Bovendien is het gebied uitstekend bereikbaar vanuit de gehele regio.

Voor het Muziekcentrum is het Spookkwartier een ideale locatie door de centrale ligging en de optimale toegankelijkheid. Een 18-uurs programmering van het Muziekcentrum – binnen en buiten – draagt bij aan de dynamiek van een levendige stadsbuurt en zorgt ervoor dat iedereen uit de regio iets te zoeken heeft in het Spookkwartier

Een hotel en congrescentrum zijn functies die hier ook goed bij aansluiten. Daarbij wordt gezocht naar een cross-over van verschillende activiteiten zodat ruimten optimaal gebruikt worden en bijdragen aan de expressie van het gebied. Kantoren worden ontmoetingsplekken, cafés worden werkplekken.

Met retail wordt terughoudend omgegaan: alleen als het iets toevoegt aan het aanbod van de Rivierenbuurt en de binnenstad, meestal kleinschalige, ondersteunende functies.

In het stationsgebied wordt uitgegaan van een mengvorm van wonen, werken en overig programma. Wonen vormt een onderdeel van het gebiedsconcept en omvat naar verwachting maximaal 40% van het totale programma. Het overige deel van het programma is voor werken en (semi-) publieke voorzieningen.

Werken in het Spookkwartier is niet anoniem, maar juist zichtbaar en gericht op interactie. De werk- en kantoorruimtes zijn beperkt in omvang. Te veel grootschalig programma betekent onvoldoende menging van functies. Hooguit een of twee grote kantoren vinden hun plek in het Spookkwartier, daarnaast veel medium-sized kantoren. Multi-tenants dragen bij aan de dynamiek van het gebied. Single-tenants en grote kantoorgebouwen vestigen zich aan de noordzijde van het stationsgebied of elders in de stad.

Het Spookkwartier heeft een specifiek woonmilieu. Het aanbod is divers en complementair aan het huidige woningaanbod in de stad: voor jongeren en ouderen, voor het stadse gezin, wonen in combinatie met werken, co-housing.

Het plezier om in het Spookkwartier te wonen overstijgt de individuele woning: de groene openbare ruimte samen met de stedelijke functies nodigen uit tot interactie.

Bewoners en gebruikers van het Spookkwartier worden uitgenodigd om een semi-publiek programma te maken in de plinten van gebouwen en delen van de buitenruimte te programmeren, zodat de veelzijdigheid van het gebied merkbaar is op straat.



een levendige, gemengde stadsbuurt

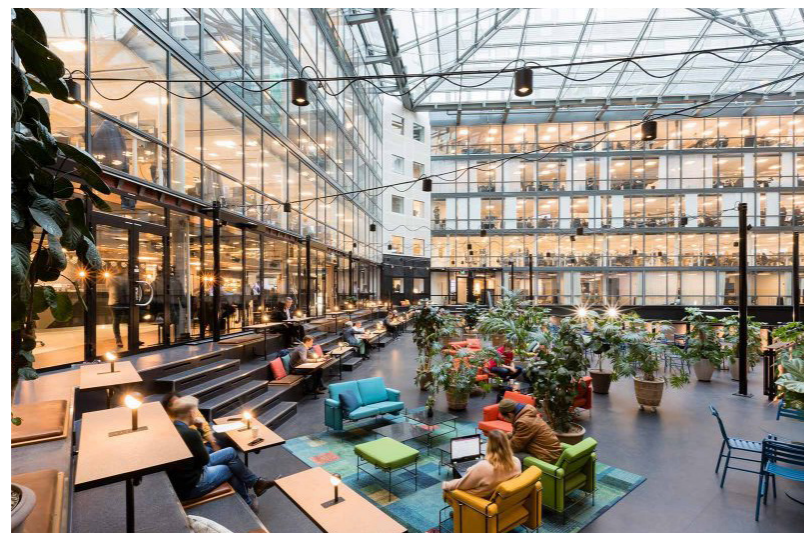
3. Het Spookkwartier is een gemengde stadsbuurt



hotel - congresruimte



Muziekcentrum



multi-tenant



co-working



horeca



woon-werkwoningen in de tussenmaat



gezinsappartementen



gemeenschappelijk wonen

4. Stadse levendigheid

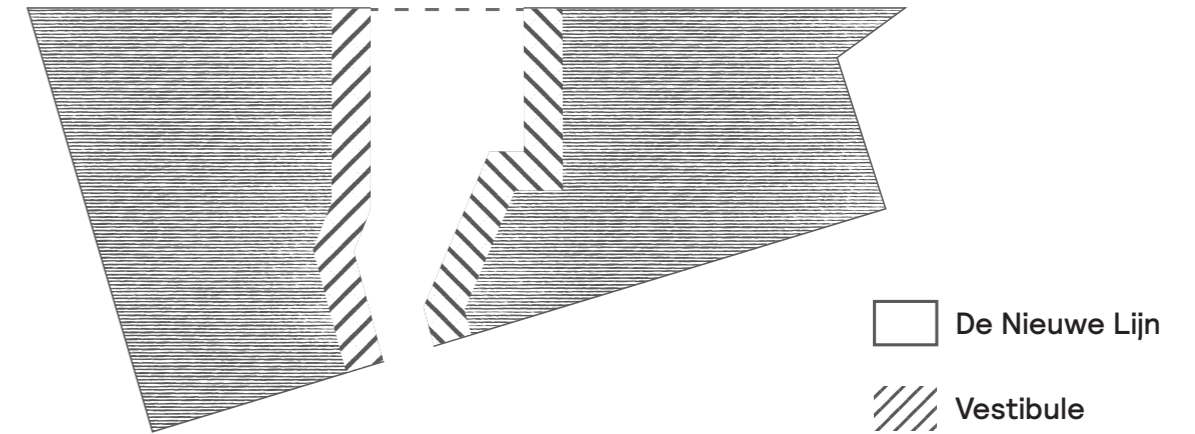
De Nieuwe Lijn is de openbare ruimte van het Spoorkwartier, die het station en de binnenstad verbindt met de zuidelijke wijken, het Stadspark en het MartiniTrade Centre. Deze centrale verbinding kenmerkt zich door stadse levendigheid. Het is de kern van het Spoorkwartier waar de (semi)-publieke functies en de programmering aansluiten op de belangrijkste loopstromen.

Er zijn verschillende motieven om in het Spoorkwartier te zijn: een fijn plek in de zon of juist in de schaduw, om in aanraking komen met beeldende kunst, met muziek, om iets lekkers te eten, om te spelen en mensen te ontmoeten. Tijdens lunchconcerten, op de jeu de boules baan, in een openlucht leeszaal. Plekken gedijen het beste als mensen verschillende motieven hebben om daar te zijn (Power of 10+)

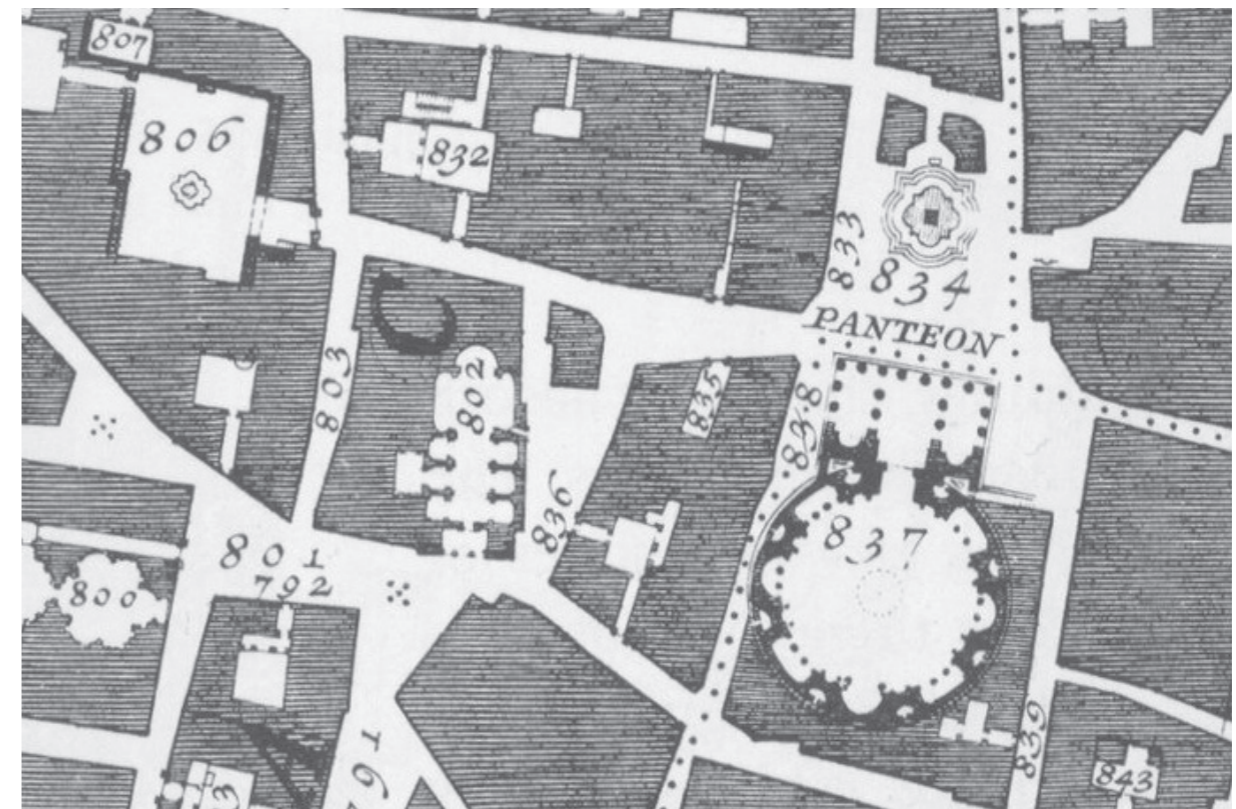
Sommige van de activiteiten zijn exclusief voor het Spoorkwartier en sluiten aan bij de eigenheid van het gebied. Tijdelijke events en een cultureel programma zorgen voor een dynamisch en eigenwijs aanbod.

De Vestibule is de drempelloze overgang van de openbare ruimte van de Nieuwe Lijn naar een gebouw. Deze bruisende plinten zorgen voor interactie tussen binnen en buiten. In de Vestibule vindt een (semi)-publiek programma plaats. Juist die milieus van interactie zoals openbare werkplekken, plekken voor ontbijtmeetings, conferentieruimtes en culturele functies creëren synergie en zorgen voor extra reuring. Door deze nieuwe vormen van werken en wonen in gebouwen voor meerdere gebruikers in combinatie met horeca zal er meer kennisuitwisseling plaatsvinden in dit gebied

Door het gevarieerde en steeds wisselende programma, aangename en gratis plekken om te verblijven en de relatief hoge dichtheid ontstaat stadse levendigheid in het Spoorkwartier.



De Nieuwe Lijn en de Vestibule van het Spoorkwartier. De Nieuwe Lijn is de publieke ruimte buiten de gebouwen, de Vestibule de (semi-) publieke ruimte in de gebouwen.



De kaart van Rome, door Nolli gemaakt in 1748, documenteert de publieke ruimte zonder onderscheid te maken tussen straten, pleinen en stedelijke ruimten en de publieke ruimte in gebouwen.

4. Stadse levendigheid



stadse levendigheid in een groene omgeving



cultureel programma draagt bij aan stadse levendigheid



bruisende plinten door interactie tussen binnen en buiten:



openbare werkplekken in de plint



interactiemilieu in de lobby

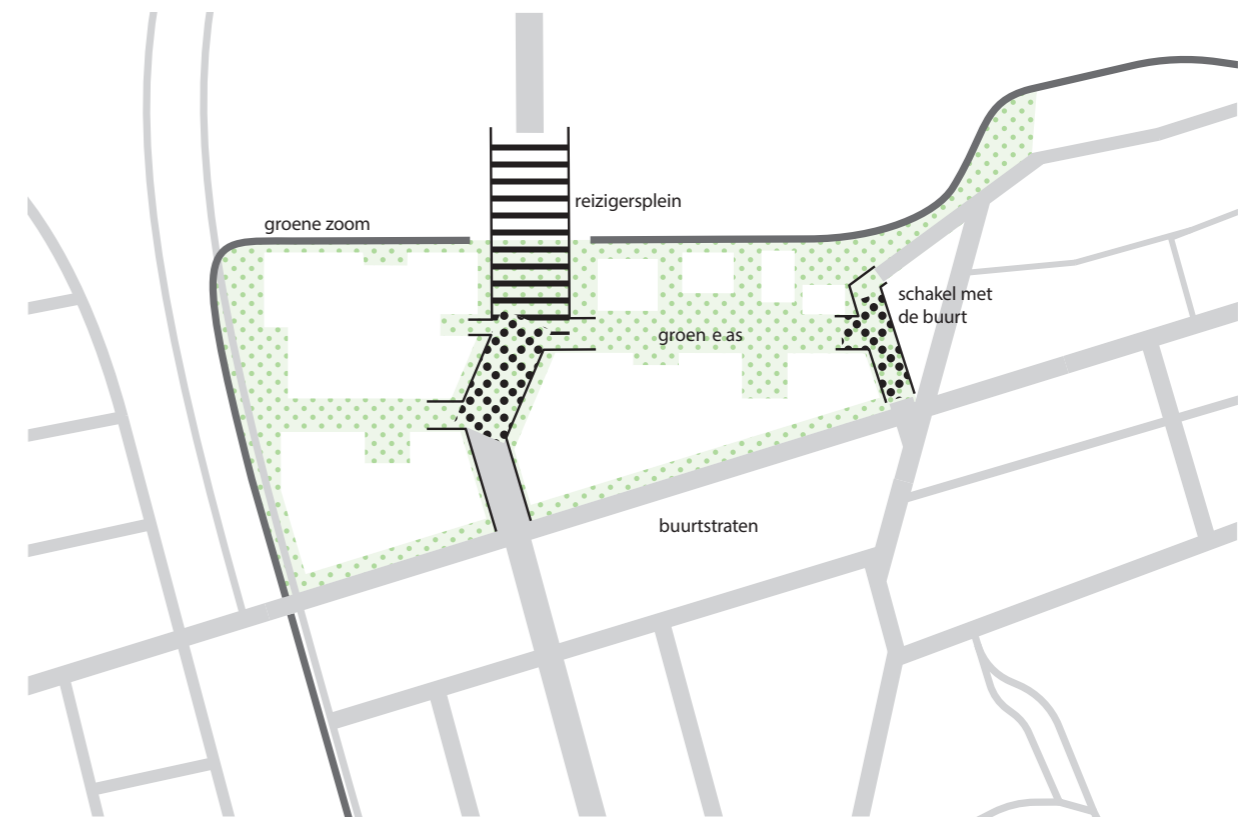
5. Gastvrije openbare ruimte

Het Spoorkwartier is de zonnige zijde van het stationsgebied. Een plek waar niet alleen de bewoners van het Spoorkwartier en de Rivierenbuurt zich thuis voelen, maar ook andere Stadgers, reizigers, studenten, mensen uit de regio en – wie weet – in de toekomst ook van verder door de komst van de Lelylijn.

De menselijke maat en beleving op ooghoogte zijn het uitgangspunt. De openbare ruimte is gastvrij ontworpen en gericht op gezondheid, bewegen en verblijven; voor alle leeftijden. Nieuwe groene openbare ruimte vormt straks het vestigingsmilieu voor werken en stedelijk wonen, waarbij interactie de synergie verstrekt. Commerciële, (semi-) publieke en private functies zijn met elkaar verbonden.

Vanaf het reizigersplein loopt de voetganger naadloos het stationsplein op. Via monumentale trappartijen met prettige zitgelegenheid komt de voetganger in het Spoorkwartier. Alle gebouwen zijn met elkaar verbonden door een adres aan de groene as, die parallel aan het station loopt. Deze groene as is via buurtpleintjes verbonden met de straten van de Rivierenbuurt en zo met de Parkweg. De Parkweg wordt opnieuw ingericht als 'flaneerallee' naar de stadswijken en de parken van Groningen Zuid.

Ontmoeten staat centraal in deze groene omgeving. Bijvoorbeeld aan een grote tafel onder de bomen waar mensen een werkafspraken hebben, een plek om te studeren in de openlucht of te spelen in een eigenwijs object: een diversiteit aan gratis verblijfsplekken in de openbare ruimte.



het netwerk van openbare ruimte



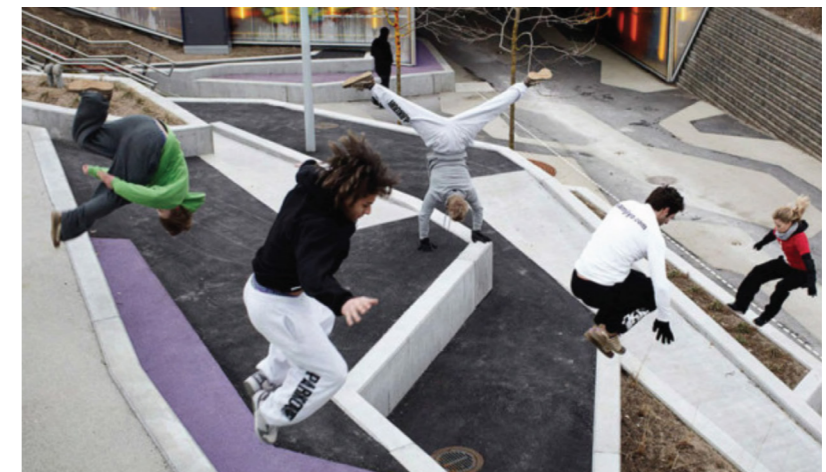
5. De openbare ruimte is gastvrij



de zonnige zijde van het station



formeel stationsplein



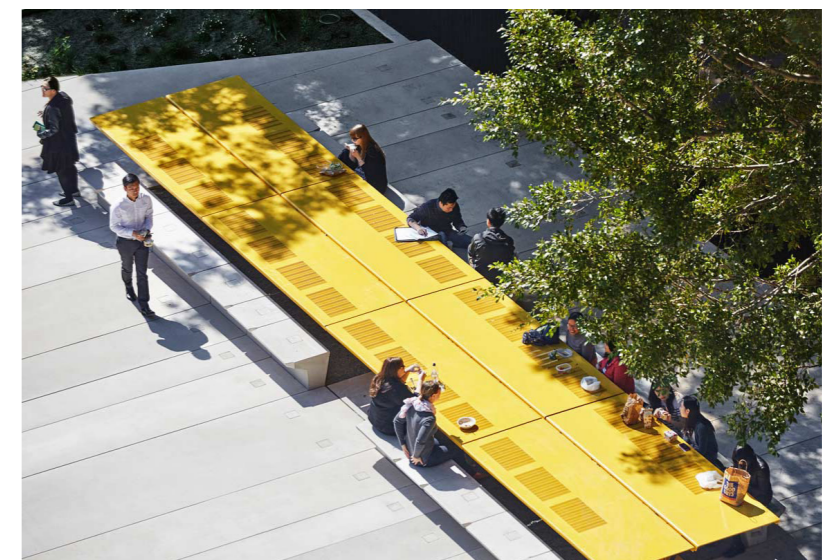
uitdagende plekken



pleintje voor de buurt



eigenwijs object



werken en studeren in de openlucht

6. Het Spoorkwartier is groen

De grote aantrekkingskracht van het Spoorkwartier is de landschappelijke kwaliteit. Zo vormt het Spoorkwartier een mooie aanvulling op de stenige binnenstad. Nieuwe groene openbare ruimte vormt straks het vestigingsklimaat voor werken, wonen en publiek programma. Door de vele bomen ontstaat een prettig klimaat.

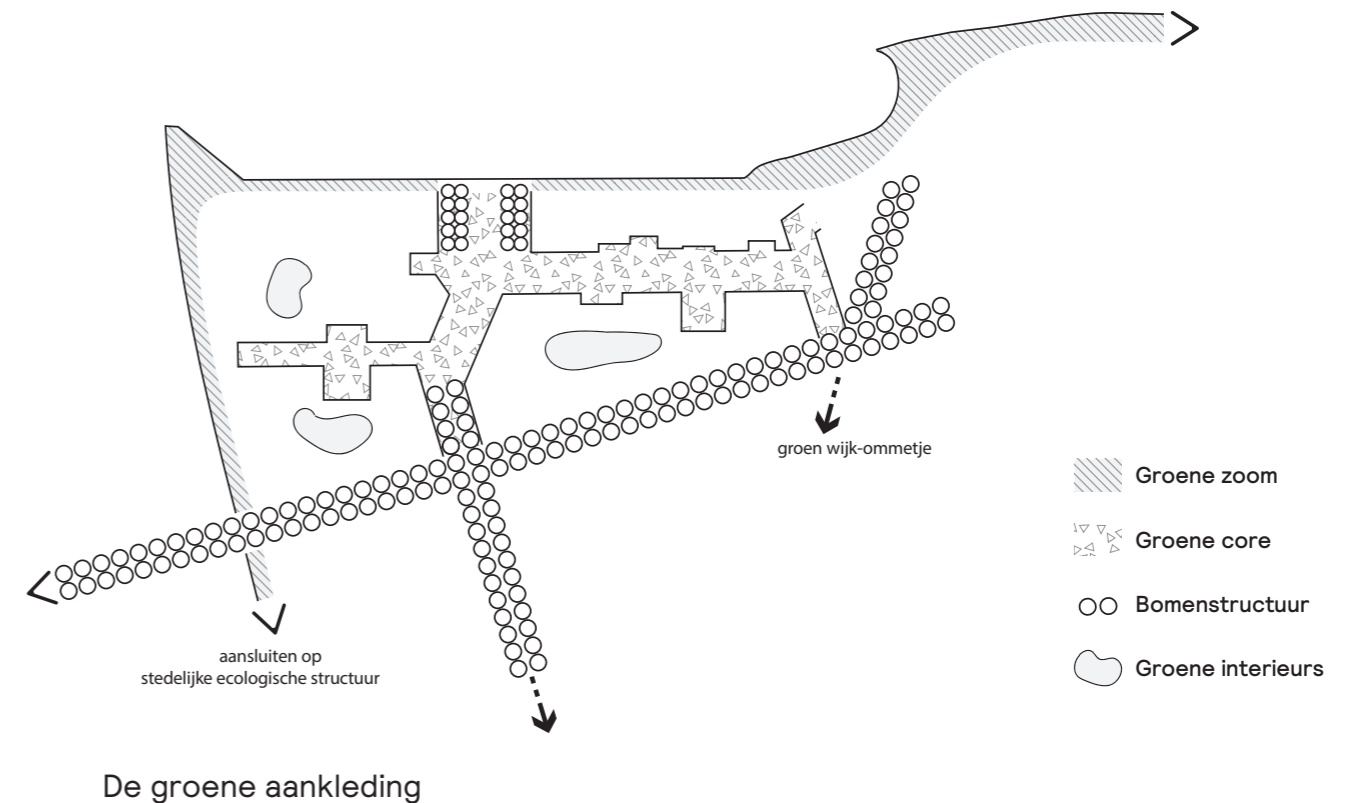
Groen vormt de kwaliteit van de leefomgeving, is de kwaliteitsdrager van het gebied.

Het Spoorkwartier heeft verschillende groene elementen: de bomenstructuur sluit aan op die van de Rivierenbuurt. Op het stationsplein vormen de bomen de wanden van het plein dat onderdeel is van het reizigersplein. Bomen zorgen voor een prettig klimaat, voor schaduw en gaan hittestress tegen.

De groene zoom vormt dan misschien voor mensen een fysieke barrière tussen het Spoorkwartier en het busstation/ Emmaviaduct, maar voor plant en dier is dit de ecologische verbinding die onderdeel wordt van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES).

De bouwblokken hebben groene interieurs. Ook al zijn de binnentuinen niet altijd publiek, zij zijn wel zichtbaar en dragen zo bij aan het groene karakter. De publieke binnentuinen of patio's vormen een aangenaam decor voor bijvoorbeeld een klassiek concert.

Ook de gebouwen dragen bij aan het groene karakter. Zo worden daken – al dan niet als tweede maaiveld – gebruikt om water vast te houden en de biodiversiteit te vergroten. Initiatiefnemers die zich willen vestigen in het Spoorkwartier worden uitgenodigd de gebouwen zo groen mogelijk te ontwikkelen.



De groene aankleding

6. Het Spookkwartier is groen



groene openbare ruimte met zo weinig mogelijk verharding



schaduwrijke bomen



groene interieurs



werkplekken in de openlucht



groene gebouwen

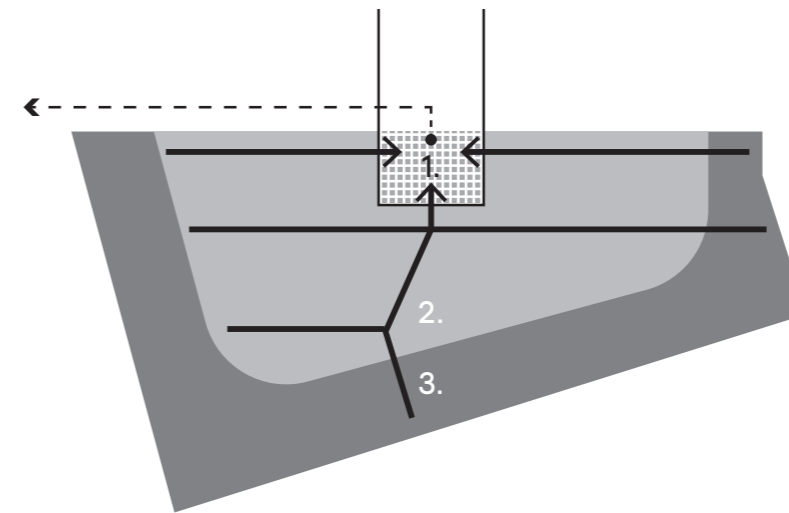
7. Het Spookkwartier is duurzaam

Het uitgangspunt in het Spookkwartier is energie-neutrale bouwen. Er is alvast een bodemenergieplan opgesteld om de mogelijkheden voor nieuwe energieconcepten te onderzoeken. Een grote kans voor dit gebied is WKO. Gevels en daken worden voorzien van zonnepanelen en worden ook ingezet voor natuur-inclusief bouwen door verticale groenelementen, groene daken en nestgelegenheden.

Om de gemeentelijke CO2 doelstellingen te halen, kunnen alternatieven voor betonbouw overwogen worden; betonbouw levert hoge uitstoot op. Bouwen in hout behoort tot de mogelijkheden en kan tegelijkertijd identiteit geven aan de architectuur.

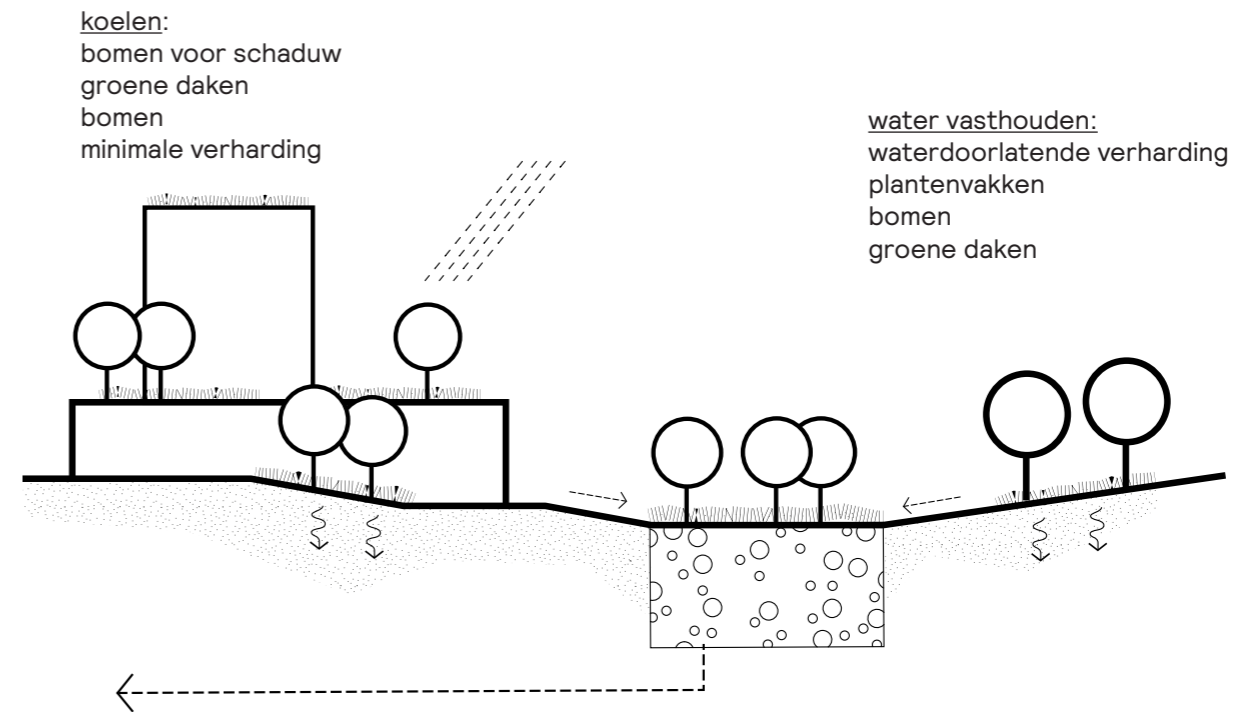
In de openbare ruimte worden grote aaneengesloten verharde oppervlakten zoveel mogelijk vermeden of voorzien van een bladerdak. De stationsomgeving vormt op dit moment een hitte-eiland in de stad en vraagt om een andere manier van ontwerpen. In het ontwerp voor het station zijn al groene perronkappen met bomen verwerkt die meehelpen om dit tegen te gaan. Ook in het Spookkwartier gaan we een inrichting maken die hieraan kan bijdragen

In de ondergrond van het verdiepte stationsplein wordt dan ook gewerkt aan een groeilaag, die fungeert als spons voor het hele gebied. Hemelwater wordt afgekoppeld en kan via regentuinen stromen naar het laagste punt in de openbare ruimte. Voor de beplanting wordt gekozen voor soorten die biodiversiteit mogelijk maken. Langs de zuidzijde van het spoor en het Hoofdstation is ruimte voor een nieuwe ecologische structuur die de Helperzoom met het Emmaviaduct verbindt.



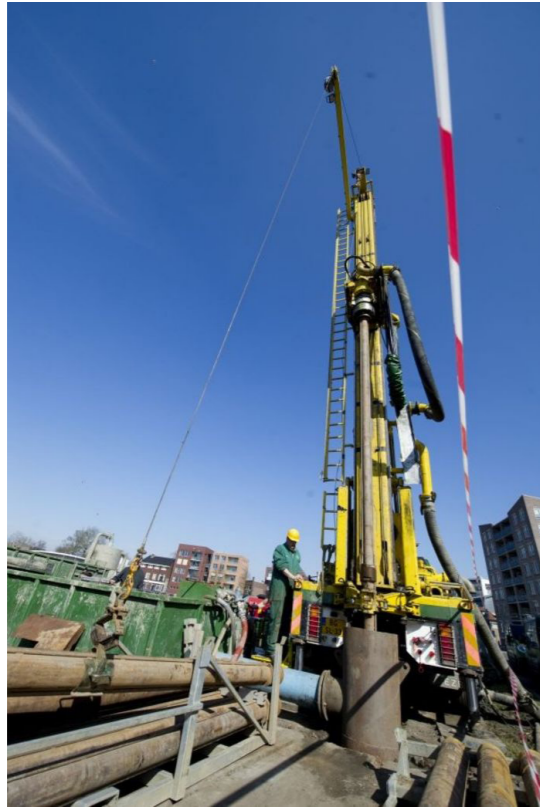
- 1. Niveau reizigerstunnel = -2.9m N.A.P.
- 2. Overgangsniveau 1 > 3
- 3. Niveau Rivierenbuurt = ca. + 1.3/1.9 N.A.P.
- Opvangen en infiltreren hemelwater Emmapark

Opvangen en infiltreren van het hemelwater



Klimaatadaptief: tegengaan van hittestress, vasthouden van water

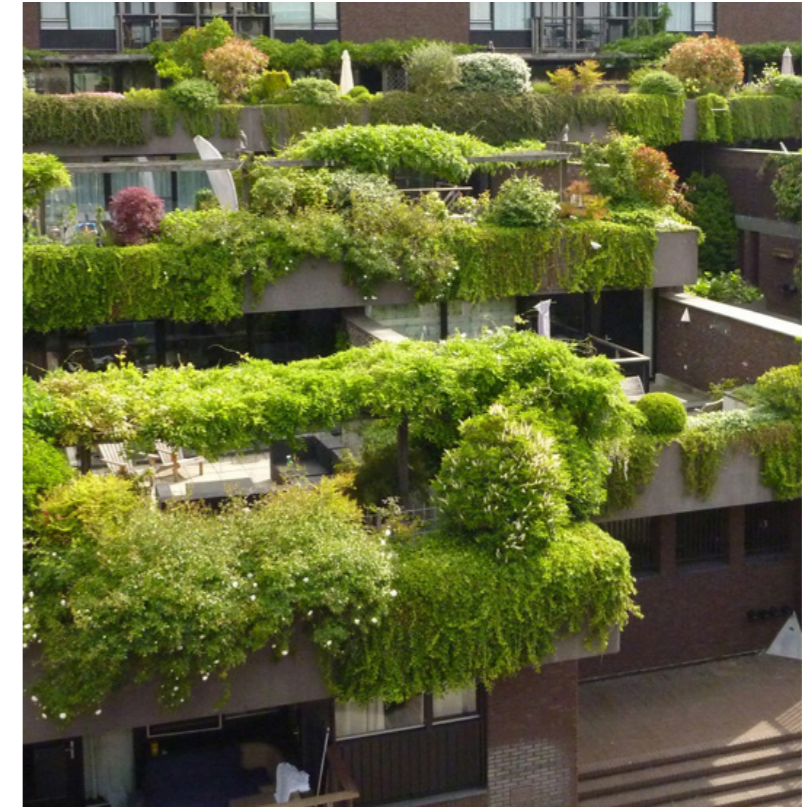
7. Duurzaamheid en energie



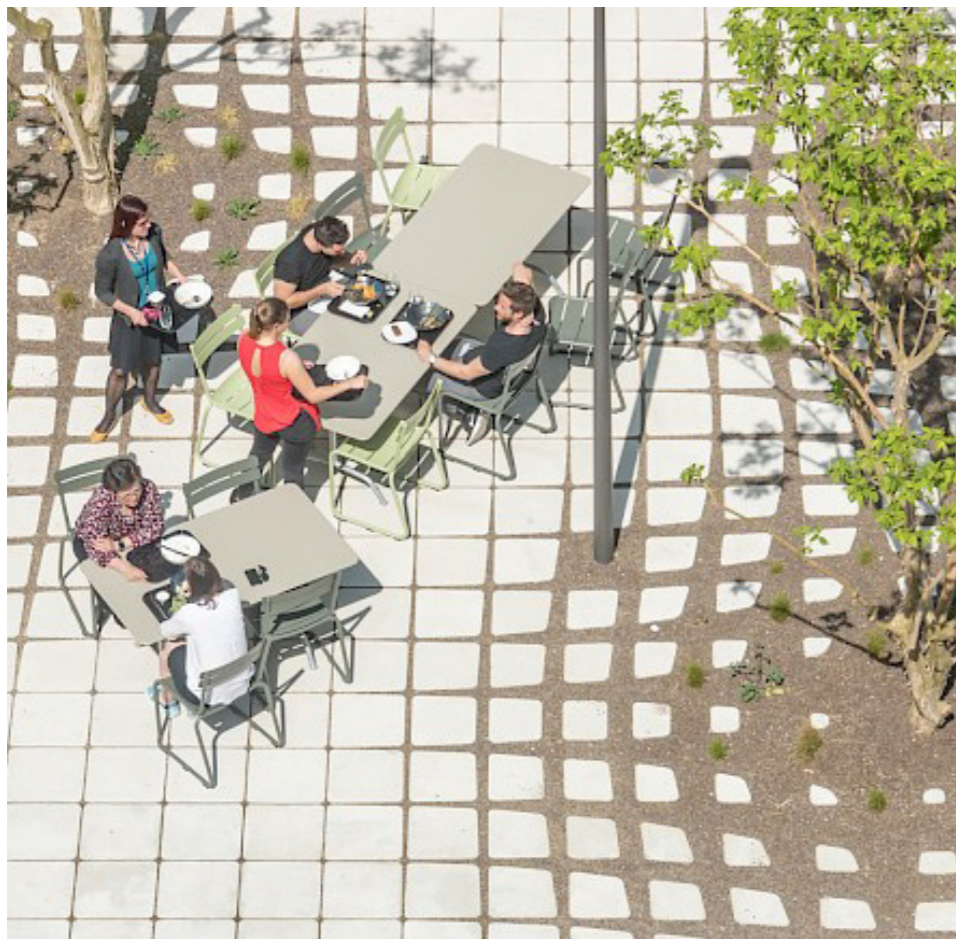
warmte-koude opslag



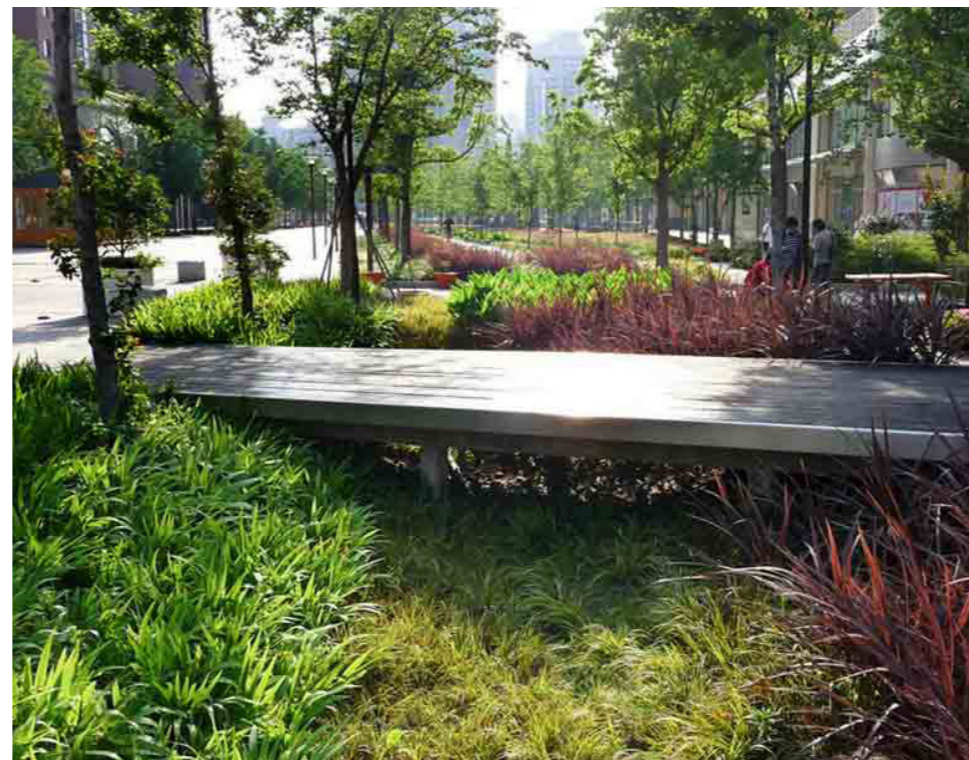
circulair bouwen



groene daken houden water vast



waterdoorlatende verharding



water vasthouden & ecologische verbinding



poreuze gevels voor natuurinclusiviteit

8. De voetganger heeft het primaat

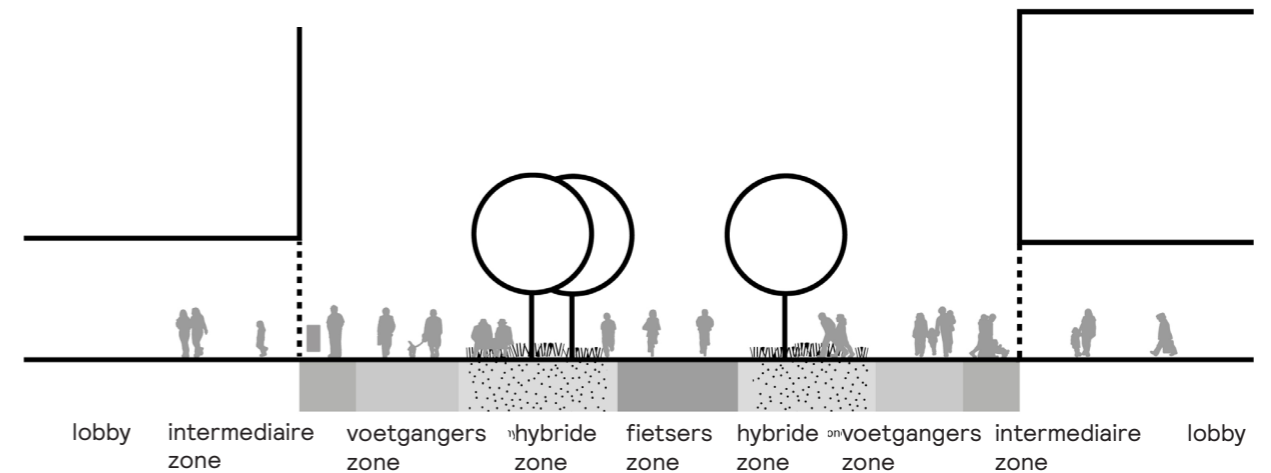
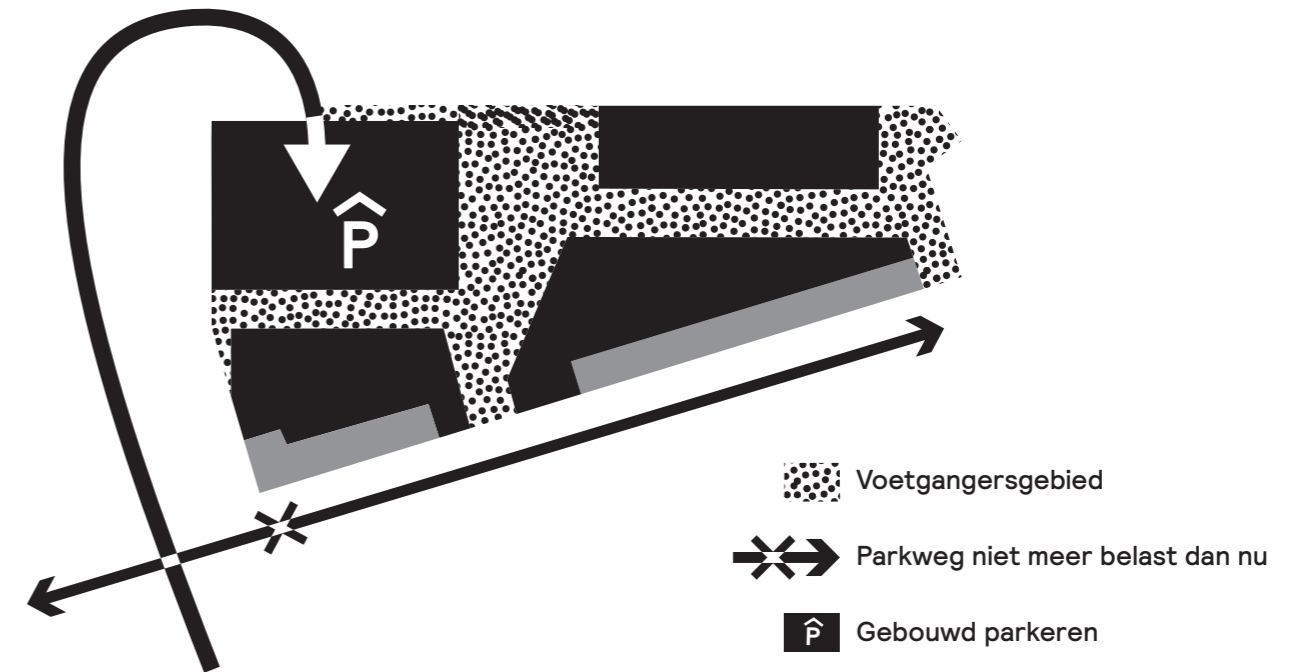
In het Spoorkwartier staat de voetganger centraal. Het hele gebied is autovrij. De afwezigheid van auto's biedt de kans om het Spoorkwartier voor voetgangers te ontwerpen. Niettemin is het Spoorkwartier goed bereikbaar voor auto's via een directe aansluiting op het Emmaviaduct. Voertuigen verdwijnen hierdoor snel uit het zicht en stallen direct in een gebouwde parkeervoorziening. Bewoners en bezoekers kunnen hier hun auto kwijt waardoor er geen doorgaand verkeer maar ook geen bestemmingsverkeer door het gebied hoeft. Dit is ook de plek voor nieuwe mobiliteitsconcepten: het delen van auto's, e-scooters en (bak)fietsen.

De goede bereikbaarheid is belangrijk voor het nieuwe Muziekcentrum, maar ook voor andere publiekstrekkingen zoals congresfaciliteiten.

Een autovrij Spoorkwartier houdt in dat voertuigen alleen in uitzonderlijke gevallen toegang hebben tot de openbare ruimte: hulpdiensten, bij verhuizingen, vervoer voor minder validen. Logistieke voertuigen zijn net zoals in de binnenstad: klein en elektrisch.

De twee fietsroutes door het gebied zijn ondergeschikt aan de verblijfsplekken en slingeren op een veilige manier door het gebied waarbij kruisingen met voetgangersstromen nabij het station zorgvuldig zijn ontworpen. Fietsen worden inpandig geparkeerd en worden net als aan de noordzijde niet gedoogd in de openbare ruimte.

De openbare ruimte is ingericht op verschillende snelheden: stilstand (verblijf) staat voorop. Daarna volgen de voetganger en de fiets. Een zonering zorgt voor een logische indeling voor de verschillende doelgroepen, die interactie stimuleert en de veiligheid waarborgt. Zowel woningen, voorzieningen en kantoren krijgen een royale intermediaire zone die representatief wordt ingericht, passend bij het programma. Dit geeft bewoners en



Zonering in 3 snelheden: verblijf - voetgangers - fietsers

gebruikers de mogelijkheid om het gebied te kleuren en de entrees van gebouwen niet anoniem maar interactief te maken. De voetgangerszone is een brede stoep voor passanten en bezoekers van de lobby's van gebouwen. In de hybride zone tussen trottoir en de loper voor de fiets is ruimte voor bomen, bankjes, bloemperken, terrassen en speelplekken.

8. De voetganger heeft het primaat



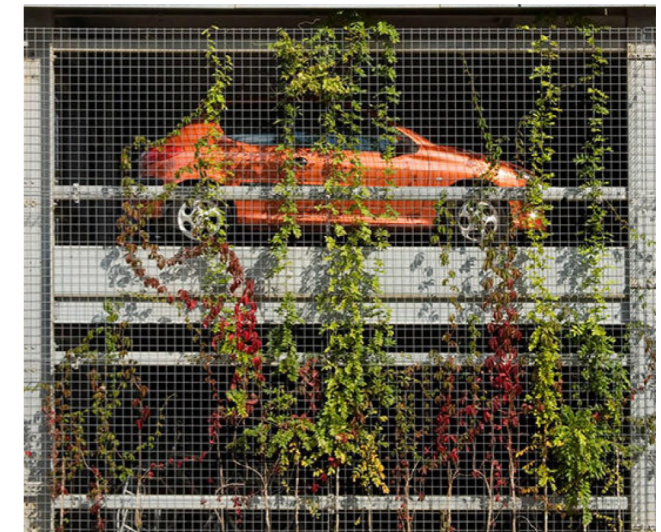
De openbare ruimte is ingericht voor voetgangers



De fietser heeft zijn eigen route



delen van auto's, e-scooters, fietsen



de auto wordt geparkeerd

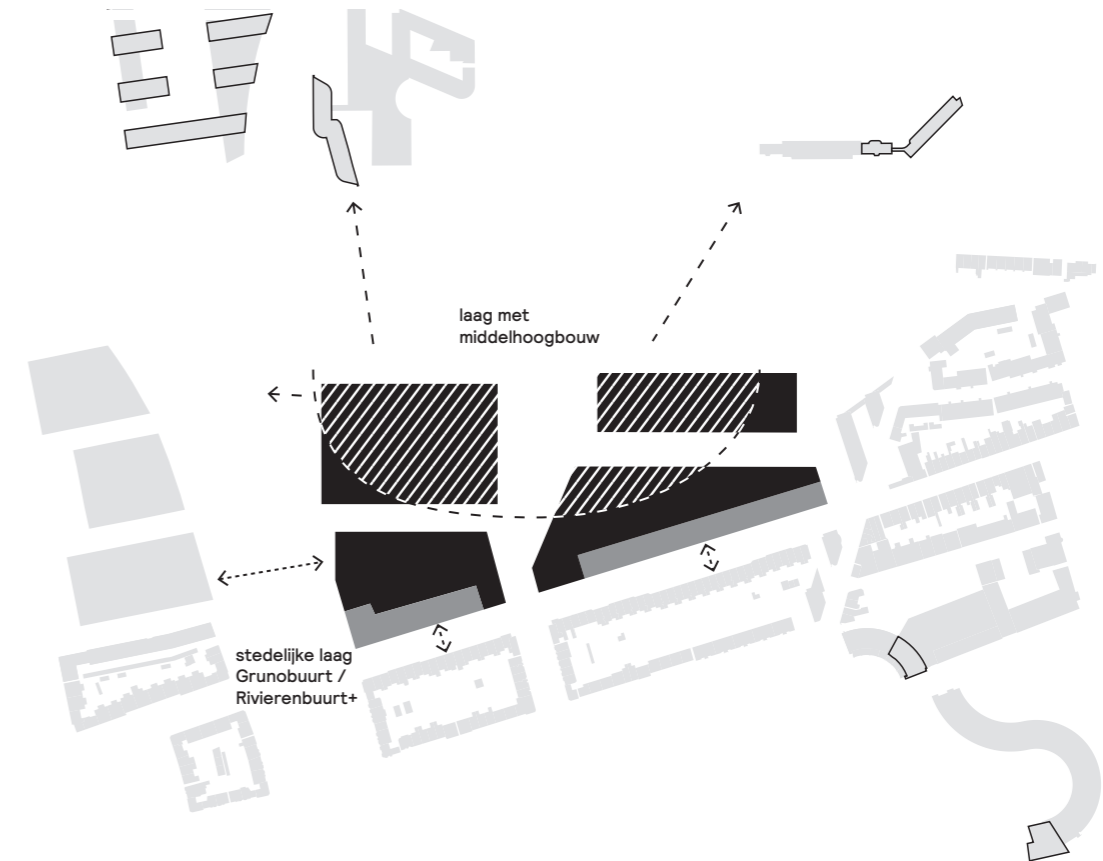


fietsen niet in de openbare ruimte gestald

9. Een stadsbuurt met hoge dichtheid en een menselijke maat

Het Spoorkwartier geeft ondanks de relatief hoge dichtheid van bebouwing een buurtgevoel. De beleving is op ooghoogte en de menselijke maat is leidend. Deze menselijke maat is merkbaar in de openbare ruimte. Er zijn veel voordeuren en de korrelgrootte van de bebouwing heeft een tussenschaal. De geleding van de gebouwen en bouwblokken in het Spoorkwartier draagt bij aan de menselijke maat. De plint sluit aan op de openbare ruimte. De stedelijke laag sluit aan op de bebouwing van de Rivierenbuurt en de Grunobuurt en heeft schaal die vergelijkbaar is met het nieuwe deel van de Grunobuurt. Intieme ruimten binnen de bouwblokken en gelaagde gevels – bijvoorbeeld door een arcade – maken het gebied doorwaadbaar.

Bovenop deze stedelijke laag – al dan niet ontsloten door een tweede maaiveld – staat middelhoge bebouwing die zich richt op het Emmaviaduct en/of het station. Deze middelhoge bebouwing sluit aan bij de schaal van de hogere bebouwing in de Rivierenbuurt en het stationsgebied noordzijde. Het vormt het gezicht van het Spoorkwartier vanaf het Emmaviaduct en het station. De hogere bebouwing ligt als het ware verstopt ten opzichte van de manifeste stedelijke laag. Schaduwwerking en tocht in de openbare ruimte worden vermeden. Het Muziekcentrum betekent in deze opzet een samenstelling van gebouwen in plaats van een stapeling van programma achter een (gesloten) gevel.



9. Een stadsbuurt met een relatief hoge dichtheid en een menselijke maat



intieme interieurs in bouwblokken



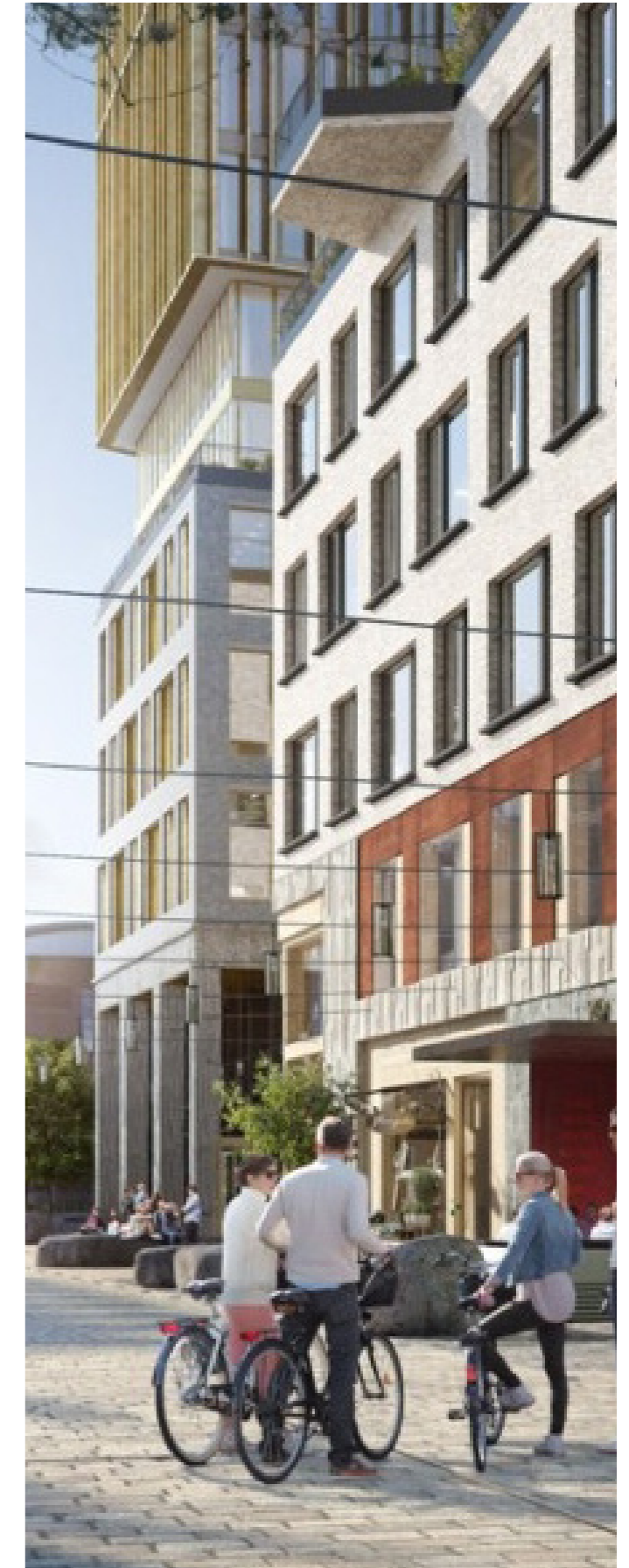
poreuze gebouwen



veel voordeuren aan de openbare ruimte



gelaagdheid

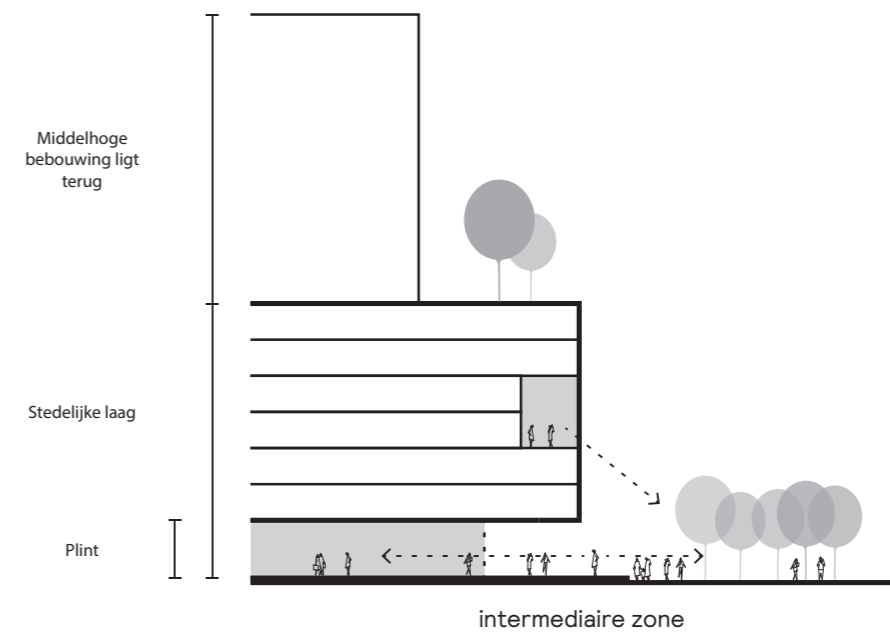


stedelijke laag met daarboven hogere bebouwing

10. De architectuur in het Spoorkwartier is representatief voor Groningen

Het Spoorkwartier wordt een van de smaakmakers van de stad. De architectuur is eigenwijs en passend bij het hoge ambitieniveau van Groningen, die architectuurstad wil zijn. De bebouwing is klimaatneutraal en circulair, maar gaat vooral een sterke verbinding aan met mensen. De menselijke maat komt niet alleen terug in de geleding van gebouwen en bouwblokken, maar vooral in de manier waarop het programma door de gevel heen verbinding zoekt met de buitenruimte.

De stedelijke laag gaat een relatie aan met de rode Groningse baksteen van de vooroorlogse architectuur van de Rivierenbuurt en de Grunobuurt. De menselijke maat draagt bij aan het gevoel van nabijheid. In het stapelen van (middel)hoogbouw boven op de stedelijke laag ligt een belangrijke onderzoeks- en ontwerpogave. Zowel in de wijze waarop maat en massa in te passen is in de omgeving als in de mate waarin het eigenwijze karakter van het gebied in de architectuur van deze laag tot uiting kan komen.



Gelaagdheid - stad op ooghoogte

10. De architectuur is representatief voor Groningen



5. Het vervolg

Het gebiedsconcept geeft weliswaar inkleuring aan de identiteit, sfeer en kernwaarde waarbinnen diverse initiatieven zich in onderlinge samenhang kunnen ontwikkelen, maar mist de concreetheid van een ruimtelijk plan. Hiervoor is een nadere uitwerking nodig in de vorm van een ontwikkelstrategie, een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen en uiteindelijk een omgevingsplan. Ook de precieze omvang van het programma zal in samenhang met de noordzijde van het station nog nader worden uitgewerkt. Het uitgangspunt is een strategie die gericht is op inhoudelijke en programmatische flexibiliteit.

Bijlage: input van de klankbordgroep Rivierenbuurt

Input klankbordgroep Rivierenbuurt
18-11-2019

Kan fietsparkeren in het station een fietsvrije binnenstad stimuleren?

Zuidplein als verlengde van de binnenstad voor evenementen e.d.

Oosterpoort? Let op dat het geen dode plint wordt, Horeca mist in de wijk!

Waterscheiding (ook programmatisch) tussen Rivierenbuurt - Stationsgebied ligt niet op de Parkweg maar t.p.v. de nieuwe straten die oost-west lopen

Goede, zorgvuldige overgang van het monumentale station naar de jaren dertig wijk

Zicht op het monumentale stationsgebouw (geen bomen, laag groen)

Stromen voetgangers (scholieren en festivalgangers) liever niet door de wijk

Oude Jaagpad langs het Hoornse Diep

Kan het plein en/of programma een etalage kunnen zijn voor bv. Healthy Aging of een andere pijler van kennistad Groningen

Urban gym / sport in het toekomstige plantsoen aan de Achterweg

Zou de RUG hier willen zitten

Natuurinclusief bouwen

Aandacht voor sociale veiligheid (niet teveel rust, functies die 24/7 open zijn)

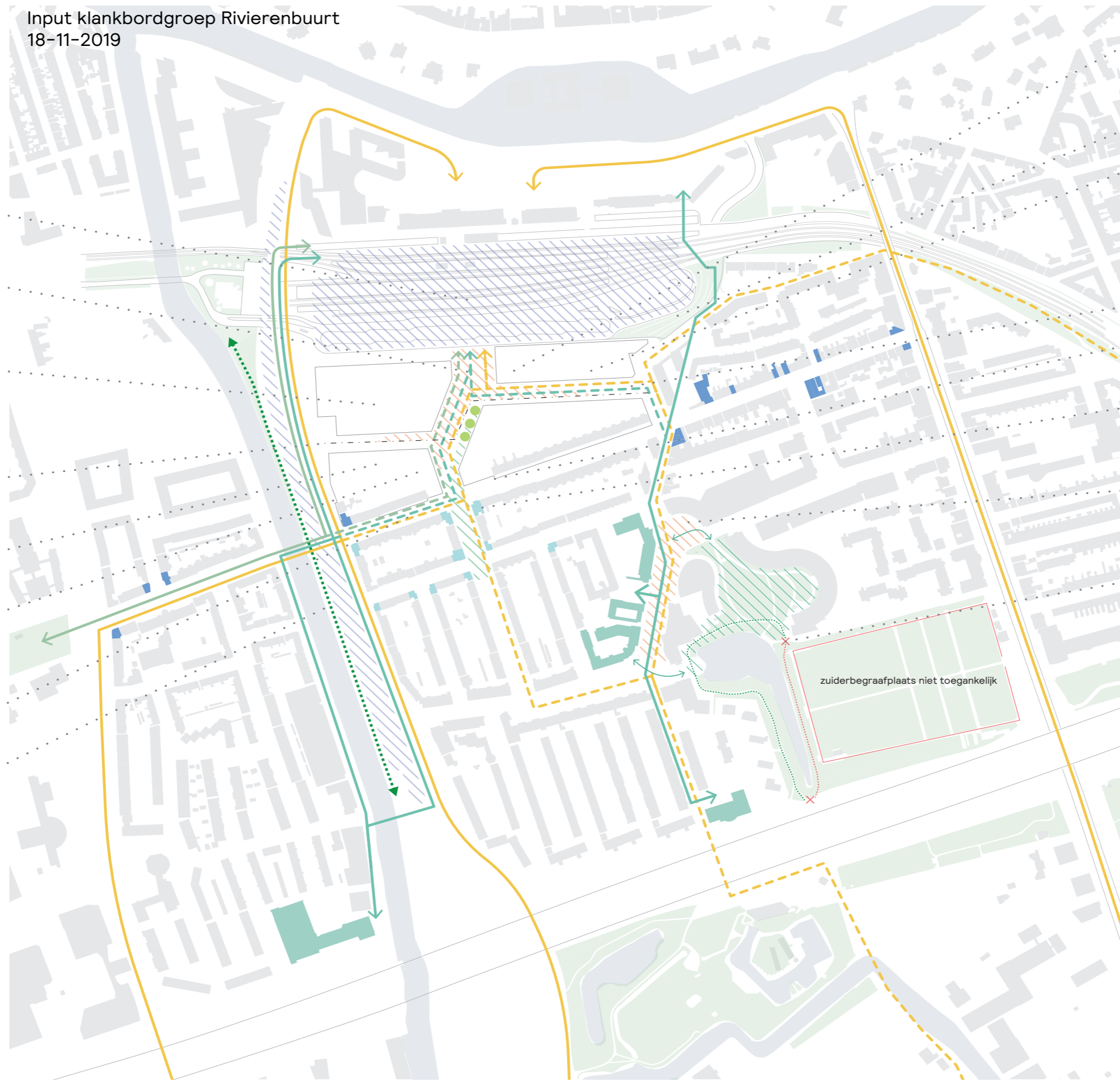
Auto te gast in het hele gebied. Geen parkeerplaatsen in de wijk

Geen druk op huidige parkeerplaatsen in de wijk

Kleinschalige bedrijvigheid op de hoek Parkweg - route naar zuidentree.

Geen concurrentie met huidige bedrijvigheid Rivierenbuurt, reuring in het centrum van de wijk houden

In het groene ommetje door Dinkelpark naar vijver zit een missing link. Dinkelpark wordt nu vnl. gedomineerd door scholieren,



- huidige route fietsers
- - - - - verwachte route fietsers
- huidige route scholieren
- - - - - verwachte route scholieren
- huidige route ri. Martini / Stadspar
- - - - - verwachte route ri. Martini / Stads
- ▨ Reuring
- ▨ Ruis
- "kale jonker" pleintje
- ⋯ oud Jaagpad langs Hoornse Diep
- kleinschalige bedrijvigheid
- voormalige hoekwinkeltjes
- scholen
- Programma
- Openbare ruimte
- Mobiliteit en parkeren
- Overige opmerkingen

sPecht architectuur
en stedenbouw

Gemeente
Groningen