

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 8111/ G. Lieffering
Onderwerp Ontwerpopgave Stationsgebied

Aan de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
Groningen

Datum **24 JUN 2010**

Bijlage(n) 3

Ons kenmerk RO 10.2252472

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

We staan voor een nieuwe stap op de weg naar een ontwikkelingsvisie voor het Stationsgebied. Alvorens hierop in te gaan willen we bij u in herinnering roepen wat de voorgaande stappen zijn geweest.

Na de excursie op 14 november 2008 langs de stationsgebieden van Zwolle, Arnhem en 's Hertogenbosch hebben we met u gediscussieerd over de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied in de gecombineerde raadscommissie R&W en B&V van maart 2009. Alles overziende kwam als hoofdlijn naar voren dat uw raad kiest voor stedelijkheid. Niet als uitbreiding van de binnenstad, maar complementair daaraan. Als beeldmerk en programma gaat de voorkeur uit naar een mix van functies. Er moet in die context volgens u levendigheid in de openbare ruimte zijn, ook in de avonduren. Dat kan door de aanwezigheid van reizigers in het gebied en ook door voorzieningen daarop te selecteren en te situeren. Ook bestaat de wens voor groen als rustpunten in het gebied.

Als vervolg daarop hebben we een aantal doorverkenningen verricht ondermeer op de ontwikkelingen op het vlak van de verschillende verkeersmodaliteiten, de verplaatsingsmogelijkheden van het emplacement, de ligging van het toekomstige transferpunt en van de passage over de sporen. Daarnaast hebben we gestudeerd op de meest wenselijke inpassing van de tramlus in het noordoostelijke deel van het Stationsgebied (Glaudé).

Aan de hand van deze verkenningen hebben we een plan van aanpak opgesteld. Deze is door u vastgesteld op 25 februari 2010. In dat plan van aanpak hebben we u een ontwerpopgave in het vooruitzicht gesteld. Ons vertrekpunt daarbij waren de hiervoor genoemde zienswijzen van u over de toekomstige ontwikkeling van het gebied. In uw gecombineerde commissievergadering van 10 februari jl. heeft u deze nog aangevuld.

Uit die vergadering en uw stemverklaringen tijdens de daaropvolgende raadsvergadering hebben we aan de hand van de stellingen in het betreffende raadsvoorstel de volgende hoofdlijnen gedestilleerd.

Stelling 1: Voor de ontwerpogave stellen we de voetganger centraal met een minimale overstap tussen de verschillende modaliteiten. Het zwaartepunt van de transfer komt oostelijk van het huidige stationsgebouw te liggen en binnen het zoekgebied zoals dat in de aanvullende studie van Movares is aangegeven. De noodzaak van een nieuwe stationshal in dat verband wordt door u betwijfeld. Stationsfaciliteiten en logistieke processen moeten echter wel worden geacommodeerd. Of dit noodzakelijkerwijs in de vorm van een stationshal gebeurt zal moeten blijken uit de stedenbouwkundige studies. Wij zullen echter bewaken dat de inpassing hiervan zorgvuldig geschiedt en geen negatieve effecten heeft op de bestaande monumentale kwaliteiten.

Stelling 2: Wij hebben in verband met de kosten en de mogelijkheden voor uitbreiding gekozen voor een spoorpassage in de vorm van een passerelle en niet voor een tunnel. In de ontwerpogave laten we onderzoeken of een fietsverbinding hierover tot de mogelijkheden behoort.

Stelling 3: De keuze voor de verdeling en verplaatsing van verkeersfuncties over het gebied laten we afhangen van de beoordeling van de verschillende stedenbouwkundige modellen die we hiervoor laten opstellen.

Stelling 4/5: Verplaatsing van het emplacement is uitgangspunt voor een succesvolle gebiedsontwikkeling. Alternatieve locaties hiervoor zullen we samen met onze partners op haalbaarheid doorlichten.

Stelling 6: Voor de verkeersveiligheid gaan we uit van het autoluw maken van de Stationsweg met behulp van een "knip". We hebben geconstateerd, dat u daarvoor ook graag alternatieven in beeld gebracht wilt hebben.

Stelling 7: Voor het al dan niet verplaatsen van het busstation ten zuiden van de sporen: zie hierboven onder stelling 3.

Stelling 8: De parkeerfunctie voor circa 3000 auto's is voor ons een voorlopig uitgangspunt en gebaseerd op een grove inschatting van functies in het gebied, de P+R functie en de overstap voor een bezoek aan de binnenstad. De parkeerfunctie is in onze ogen een wezenlijk onderdeel voor de verdere uitbouw van het stationsgebied als multimodaal knooppunt. Bij de verdere uitwerking zal een nadere onderbouwing plaats vinden, gedifferentieerd naar gebruik.

Stelling 9: De doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling is dusdanig, dat een uitspraak over een exact programma onmogelijk en ongewenst is. Als startpunt voor de scenario-ontwikkeling laten wij daarom een gebiedsconcept opstellen. Dit gebiedsconcept moet worden uitgewerkt in een visie met voldoende flexibiliteit om bij de (gefaseerde) uitvoering van het plan mee te kunnen bewegen met de marktontwikkelingen.

U pleit voor een behoedzame, gefaseerde ontwikkeling van het gebied. Er staan op dit moment al veel grote projecten op stapel en we moeten naar uw opvatting onze hand daarbij niet overspelen. Wij onderstrepen dit wat betreft de brede ontwikkeling van het gebied. In ons collegeprogramma hebben we daarover aangenomen, dat we ons de

komende jaren zullen beperken tot wat voor de voortgang van de ov-plannen noodzakelijk is.

Stelling 10: Verkeersveiligheid is randvoorwaarde voor een kwalitatief hoogwaardige inpassing van de RegioTram in het Stationsgebied.

Stelling 11: Het Stationsgebied dient 24 uur per dag op een sociaal veilige manier toegankelijk te zijn.

Wij hebben bij de invulling van de ontwerpogave rekening gehouden met uw opmerkingen. Met deze weergave op hoofdlijnen en de tekst van de ontwerpogave menen we voldaan te hebben aan onze toezegging om de bevindingen uit de laatste met u gevoerde discussie over dit onderwerp vast te leggen. De ontwerpogave hebben we bij deze brief gevoegd.

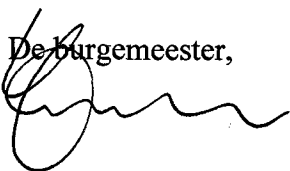
De ontwerpogave is opgesteld in samenspraak met onze directe samenwerkingspartners te weten, de provincie, ProRail en NS-Poort. Ook hebben we over de ingrediënten van de opgave gesproken met klankbordgroepen van bewonersorganisaties en belangengroepen. In dit traject hebben we steun gekregen van de rijksstuurgroep Spoorzoneontwikkeling. Die heeft een expertteam geformeerd dat een advies over de inhoudelijke en procesmatige kanten van de visieontwikkeling heeft opgesteld. Dit advies en het standpunt van de Stuurgroep Stationsgebied hierover, hebben we als bijlagen bij deze brief gevoegd.

Zoals hiervoor al aangegeven, hebben we om de ontwerpogave te kunnen complementeren, vanwege het lange termijn karakter van de invulling van het gebied, gekozen voor een tussenstap voor het programma. Om greep en sturing te krijgen op de nog onbekende programmaonderdelen laten we een gebiedsconcept opstellen waarin het karakter en de identiteit van het gebied zijn beschreven. Dit moet leiden tot een kwalitatief onderscheid en taakverdeling met de andere dynamo's uit ons structuurplan voor de stad en is daarmee input voor de ontwerpogave. Met dit pakket gaat een door ons geselecteerde bureaucombinatie aan de slag om voor ons een aantal ontwikkelingsmodellen voor de stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied gaat opstellen. Wij verwachten dat we in het najaar de eerste resultaten beschikbaar hebben. Graag nemen we deze in een gecombineerde commissievergadering met u door, bij voorkeur in oktober. U kunt dan beoordelen of we in voldoende mate met uw opmerking rekening hebben gehouden, om vervolgens een keuze te maken maken voor het uit te werken model.

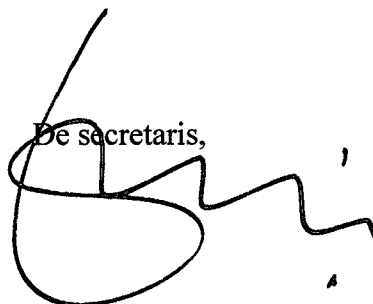
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester,



De secretaris,



Bijlage 1 bij raadsbrief Ontwerpopgave Stationsgebied**Concept-Ontwerpopgave: Visie op het Stationsgebied Groningen mei 2010****Inleiding/Ambitie**

Het Stationsgebied van Groningen is dé ontwikkellocatie van het Noorden. Dichtbij de Groningse binnenstad en dichtbij het knooppunt A7/A28. Alle soorten verkeer komen hier samen en het is dé overstapplaats waar vele duizenden reizigers zich dagelijks bewegen. Bovendien is er ruimte in het gebied, gezien de huidige extensieve invulling en de aanwezige restgebiedjes.

Als het aan het gemeentebestuur van Groningen ligt wordt het Stationsgebied getransformeerd tot een gebied dat een waardevolle aanvulling vormt op de binnenstad: een levendige plek met een mix van bedrijvigheid, wonen, horeca en groen. Bovendien zorgt een goede interwijkverbinding ervoor dat de barrière tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Stationsgebied wordt opgeheven. Dat wordt ook beschreven in de structuurvisie Stad op Scherp, waarin de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling van de stad tot 2020 vastlegde.

Het is de verwachting dat er nieuwe treinverbindingen komen en dat de frequentie van bestaande treinverbindingen hoger wordt. En er komt een RegioTram, die gebruik gaat maken van het Hoofdstation. De verkeersintensiteit neemt dus toe en versterkt de drukte en levendigheid in het gebied. Een uitgelezen kans om met een heldere verkeersmachine en een aantrekkelijke mix van functies het strategisch gelegen Stationsgebied te transformeren tot een van de meest dynamische plekken van de stad. Leuk om uit te gaan, prettig om te wonen of te werken en ideaal als vestigingslocatie voor nieuwe bedrijvigheid.

Bovendien werken de ministeries van VROM en Verkeer & Waterstaat, ProRail en NS samen aan het programma 'spoorzone-ontwikkeling'. Zij ondersteunen gemeenten bij de herontwikkeling van spoorzones die middenin de stad liggen. Groningen is aangewezen als voorbeeldproject en heeft de ambitie om zich vooral op het gebied van duurzaamheid te onderscheiden. Om de samenwerking te benadrukken, is door alle partijen een convenant ondertekend.

Deze ontwerpopgave is opgesteld in samenspraak met de partijen die bij het Stationsgebied betrokken zijn: gemeente en provincie Groningen, ProRail, NS-Poort, en Bureau RegioTram.

Plangebied

Het plangebied ligt midden in de stad Groningen, is binnenstedelijk groot en kent nu delen met een totaal verschillende dynamiek en verschillende eigendommen. Centraal in het plangebied ligt het monumentale Hoofdstation. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het Verbindingskanaal en de binnenstad, aan de oostzijde vormt de Hereweg de begrenzing, aan de zuidzijde globaal de Parkweg en aan de westzijde globaal het Emmaviaduct (zie kaart bijlage 1).

De ontsluiting van het gebied als verkeersmachine/transferpunt is de kern van het plan, dus alle genoemde wegen horen als geheel bij het plangebied.

Bij het ontwikkelen van de visie voor het Stationsgebied Groningen is de relatie met de stad, haar omgeving (regionaal en landelijk) en het (inter)nationale netwerk zeer belangrijk. Bijzondere aandacht moet daarbij uitgaan naar het versterken van de relaties met de omliggende (woon-)gebieden (studiegebied). Dat geldt ook voor het relateren van de ontwikkeling van de spoorzone aan ontwikkelingen rond het Sterrebos en de daaraan grenzende groenzone die loopt tot het Julianaplein. De verbindingen vragen bijzondere aandacht in de visie, maar het is aan de andere kant niet mogelijk om alle gewenste transformaties en verbindingen te realiseren. Het gaat hier immers om bestaand stedelijk gebied.

Bij de visievorming moet rekening gehouden worden met het feit dat in en rondom het plangebied al een aantal zaken loopt en bekend is:

- RegioTram, 1^{ste} fase (zie bijgevoegd VO bijlage 2) en het eind beeld van het Raamwerk RegioRail (inclusief doorkoppelingen van regionale treinen)
- HOV-as Peizerweg
- Aanpak Zuidelijke Ringweg en dan met name met oog op de bereikbaarheid van het Stationsgebied (de directe aansluiting op het Emmaviaduct-Julianaplein)
- Nieuwe spoorverbinding Heerenveen-Groningen
- Spooraansluiting Veendam, frequentieverhoging Zuidbroek-Hoogezand-Groningen
- Frequentieverhoging/spoorverdubbeling Leeuwarden-Groningen
- Frequentieverhoging Zwolle-Groningen
- Aanpak spoorpassage

Grotendeels komen zij voort uit het zogenaamde Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn.

Het service- en opstelemplacement neemt een aparte plek in. De aanwezigheid van het emplacement strookt niet met de ambitie van het Stationsgebied en vormt een barrière tussen de achterliggende woonwijken (zuidzijde) en de binnenstad (noordzijde). De transformatie tot de beoogde aantrekkelijke binnenstedelijke locatie maakt uitplaatsing noodzakelijk.

Bovendien is de ruimte op het emplacement nu al krap en dat wordt nog nijpender als de voorgenomen spoorintensiveringen doorgaan. En de milieugrens is bereikt.

Er is een studie gedaan naar uitplaatsing. Nadere voorstellen voor een andere plek volgen nog. De ontwikkelruimte in de eerste fase op de Glauvélocatie is circa 2 ha. Na verplaatsing van het emplacement komt in het zuidelijk deel in totaal 7 ha voor herontwikkeling in aanmerking. De maximale ontwikkelruimte komt zo uit op circa 9 ha.

Er is een demarcatielijn vastgesteld tussen (de reservering voor) het spoorse programma en de ruimte voor stedelijke herontwikkeling ná de verplaatsing van het emplacement (zie kaart bijlage 3).

Stationsconcept

Het station is het hart van het plangebied. ProRail en NS hebben een concept¹ ontwikkeld dat de ambitie verwoordt over uitstraling en inrichting van stations. Als vertrekpunt nemen zij de wensen en behoeften van de reizigers.

Het Stationsconcept organiseert de overgang tussen de treinreis en de omgeving. De specifieke vertaling van het Stationsconcept zorgt dat ieder station een eigen karakter krijgt: vanuit zijn plek in het netwerk, vanuit de inbedding van de omgeving en vanuit de vorm en het gebruik van het station zelf.

Het Stationsconcept beschrijft de essentie van wat een station is en vertaalt deze naar waar het Stationsconcept voor staat: de gewenste ervaring van het station en de vier stationsdomeinen die de beleving insceneren en het station ruimtelijk organiseren. De vier domeinen zijn het aankomst domein, het ontvangstdomein, het reisdomein en het verblijfdomein. Voor inrichting en programmering zijn de stationsdomeinen een leidend principe. (zie bijlage 4)

De vertaling van het Stationsconcept naar de gewenste toekomstige situatie in Groningen is onderdeel van deze ontwerp opgave en moet dus nog plaatsvinden.

Verkeer

Verkeer is de drager van het Stationsgebied en de aanjager van de stedenbouwkundige ontwikkeling.

Immers: de spoorzone Groningen ligt bij het knooppunt van de snelwegen A7/A28, in de schil van de binnenstad. Het gebied is via het spoor verbonden met de regio, met de Randstad en Duitsland en heeft geplande lijnen naar Heerenveen en Veendam. Het station is het regionale vervoersknooppunt voor alle stads- en streekbussen en de geplande tramlijnen. Daarnaast banen op het station per dag duizenden fietsers en voetgangers hun weg.

Bussen, auto's, fietsers en voetgangers maken vooral gebruik van de noordkant van het station. Daar bevindt zich ook de grootste en goed gebruikte fietsenstalling.

In de nabije toekomst (2014-2015) gaat ook de tram de noordkant gebruiken.

Waar alle partners in dit project Spoorzone Groningen het grootste belang bij hebben, is het station als optimale overstapmachine, gericht op maximaal gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus, tram). Om als multimodaal knooppunt goed uit de verf te komen, is ook veel aandacht nodig voor de bereikbaarheid van alle overige vormen van verkeer (voetganger, fiets, auto).

Reizigers moeten snel kunnen overstappen of het station goed en makkelijk in- en uit kunnen. De aanleg van een noord-zuid verbinding in de vorm van een passage over en/of onder de sporen zorgt voor een goede verwerking van de voetgangersstromen. Extra aandacht wordt gevraagd voor de langzaamverkeerroutes door het gebied, waarmee de barrièrewerking van de sporen voor de relatie tussen de binnenstad en de zuidelijke woonwijken wordt verminderd. Daarbij moet worden onderzocht of een fietsverbinding over de traverse tot de mogelijkheden behoort.

Bureau Movares heeft in opdracht van de partners twee verkeerskundige verkenningen gedaan. Op hoofdlijnen zijn de partners het eens over de daarin geformuleerde oplossingsrichtingen. De uitkomsten van de verkenningen worden dan ook gezien als een goed fundament voor de integrale visie op het Stationsgebied.

¹ Dit concept geldt vooralsnog alleen voor de planvorming voor het stationsgebied van Groningen en niet voor andere stationsprojecten die momenteel onder handen zijn.

In Movares' onderzoek *Verkeersmachine Station Groningen-een Functioneel Programma van Eisen* (bijlage 5) zijn in hoofdstuk 2 de programma's van eisen, op te vatten als "klant"wensen, voor iedere modaliteit bepaald. Op basis daarvan zijn verschillende scenario's denkbaar voor de stedenbouwkundige inpassing van de verkeersmachine. Het geschetste eindbeeld van Movares is daarbij één van de mogelijkheden. Met dien verstande: in dit eindbeeld wordt het busstation boven de sporen gesitueerd. De samenwerkende partijen sluiten deze mogelijkheid echter uit. Verplaatsing van het busstation is echter wel nadrukkelijk een optie die in beeld moet komen.

Daarnaast heeft Movares zich verdiept in één onderdeel in het Stationsgebied: de inpassing van de passage en het transferpunt. In deze doorverkenning *Ruimtelijk Functionele Verkenning Stationspassage* (bijlage 6) is het zoekgebied van de passage en het transferpunt vastgesteld. Partijen hebben inmiddels besloten, dat de passage moet worden uitgevoerd in de vorm van een traverse. Met het oog op de dimensionering van de traverse moet bij de eerste tussenresultaten (voorkeursalternatieven) inzicht worden gegeven in de omvang van de verwachte extra loopstromen als gevolg van de voorgestelde functies aan de zuidzijde van het gebied en de koppeling aan de zuidelijke stadsdelen. Dit geldt ook voor de fietsbewegingen, als de traverse ook hiervoor een rol kan spelen.

De noordelijke aanlanding van de traverse vraagt daarbij speciale aandacht. Hier zal een nieuwe stationshal met circa 500 m² bvo aan winkelvoorzieningen een plek krijgen en moet een nieuw stationsvoorplein ontstaan. Daarbij moet inzichtelijk gemaakt worden op welke wijze deze hal ingepast kan worden in het transferpunt rekening houdend met de voorgestelde maatregelen op het station (doorkoppeling, traverse) en de voorgestelde tramlus.

Uitgangspunt daarbij mag zijn sloop van het deel van het Hunzehuys gelegen binnen het zoekgebied. Inpassing moet dusdanig geschieden, dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de monumentale waarden van het huidige stationsgebouw, ondermeer door het doorbreken van zichtlijnen.

Beeldkwaliteit

Verkeer is de drager van het Stationsgebied. Toch is monofunctionaliteit geen optie: het gebied moet meer worden dan een efficiënte overstapmachine. In die zin is verkeer dienstbaar aan de stedelijke ontwikkeling. Zoals in de ambitie is verwoord wordt het Stationsgebied een levendige plek met een hoge diversiteit en omgevingskwaliteit. Een stedelijke, plezierige verblijfsruimte. De bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte dragen daar in belangrijke mate aan bij. Om de pluriformiteit en de diversiteit te waarborgen is het goed denkbaar dat meerdere architecten en ontwerpers gaan werken in het gebied.

Het monumentale Hoofdstation is een blikvanger in het gebied en dat moet zo blijven. Ondanks het feit dat het gebouw wat excentrisch ligt en een bescheiden functie heeft in het reizigersverkeer. Op de plek waar de passage het station raakt is het wel een drukte van belang. Hier komen alle reizigersstromen samen. Het is denkbaar dat zich op deze plek reizigersfaciliteiten concentreren, zoals loketten, informatieverstrekking en winkeltjes. De architectonische inpassing van dit 'zenuwcentrum' moet zorgvuldig gebeuren met respect voor de monumenten in de nabije omgeving.

Als er in het Stationsgebied gekozen wordt voor overbouwning of het verdiept aanleggen van sommige gedeeltes, dan moet de kwaliteit van deze gedeeltes veel zorg en aandacht krijgen. En ook hier geldt dat de nu aanwezige monumentale passage in het Stationsgebied een zorgvuldige inpassing verdient.

Uitgangspunten en opdrachten:

- Versterken van de bestaande kwaliteit van het gebied; ontwikkelen van een nieuwe beeldkwaliteit voor de nog te ontginnen gebieden aan bijvoorbeeld de zuidkant
- Samenhang tussen noord en zuid, mede door een goede wijkverbinding voor langzaam verkeer. De zuidzijde is niet langer de achterkant van het station: het is de entree van het gebied vanuit het zuiden van de stad.
- Waardevolle elementen uit het verleden krijgen een nieuwe betekenis
- Sociale veiligheid
- Inpassing 'zenuwcentrum' (transferpunt, zie ook bldz 4)

Synergie is het kernbegrip als het gaat om het Stationsgebied van Groningen. Tussen verkeer en gebiedsontwikkeling, tussen wonen, werken en bedrijvigheid, tussen verleden, heden en toekomst.

Programma

Over het programma is op dit moment weinig te zeggen. Medio 2010 actualiseert de gemeente Groningen haar kantorennota. Hetzelfde geldt voor haar detailhandels- en leisurebeleid. Om het gemis aan concrete programma's te ondervangen is een tussenstap ingelast. Door conceptontwikkelaar Concire wordt een gebiedsconcept ontwikkeld. Dit gebiedsconcept geeft richting aan de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling in het stationsgebied van Groningen. Dit concept, dat naar verwachting in juni gereed is, maakt deel uit van de definitieve ontwerpdracht.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een waardevol ontwerpmiddel. De partners hebben een duurzame ontwikkeling van het Stationsgebied hoog op de agenda staan. Zij formuleerden de volgende ambities:

1. Energieneutraal Stationsgebied:

De spoorzone biedt hiervoor optimale kansen: een intensieve bebouwing met verschillende functies, met zowel vraag naar warmte (woningen) als aanbod (kantoren). Daarnaast kan gedacht worden aan de aanpak van de bodemverontreiniging in combinatie met warmte/koude-opslag.

Er zullen in de komende jaren ongetwijfeld nieuwe technieken ontwikkeld worden.

2. Omgevingskwaliteit Spoorzone

De omgevingskwaliteit in het gebied moet passen bij de functies, de bewoners en de andere gebruikers van het gebied. Vanuit duurzaamheid bezien is het de opgave om een goede combinatie te vinden tussen levendigheid en plekken waar men in de luwte kan wonen en verblijven.

De geluid- en luchtkwaliteit zijn van belang, maar uiteraard ook groen en water als mogelijke dragers van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast speelt externe veiligheid een belangrijke rol, vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Tot slot moet de bodemkwaliteit geschikt zijn of geschikt worden gemaakt voor de functies die in dit gebied gaan komen. Om goede keuzes te maken in het duurzaam benutten van de bodem is een integrale visie/afweging voor de ondergrond nodig.

3. Omgevingskwaliteit rondom het Stationsgebied

De ontwikkeling van het Stationsgebied betekent dat de omgeving kan meeprofiteren. Bijvoorbeeld door de afscherming van het spoorweglawaai en de verplaatsing van de

opstelsporen. Aandachtspunt is de milieubelasting van de omgeving door de ontsluiting voor auto en de bus/tram en de intensiveringen op het spoor.

4. Maximaal gebruik van het openbaar vervoer, ruim baan voor fietser en voetganger
Door meer gebruik te maken van trein, bus en tram wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. En daarmee wordt een significante bijdrage geleverd aan de duurzaamheidsambitie van de stad (energieneutraal in 2025).
Het spreekt dus voor zich dat het station maximaal bereikbaar moet zijn voor het openbaar vervoer. Daarnaast moet ook de auto goed bij het Stationsgebied kunnen komen en wordt ruim baan gegeven aan fietser en voetganger.

5. Cradle to cradle als inspiratiebron.
Cradle to cradle is vooral een interessante inspiratiebron om te komen tot een duurzaam concept. Aspecten die daarbij horen zijn ondermeer flexibiliteit, faseerbaarheid, toekomstgerichtheid en materiaalgebruik.

In bijlage 7 staat een toelichting op de hierboven geformuleerde ambities, aangevuld met voorbeelden.

Een goede inventarisatie van de milieubelasting (geluid, lucht, externe veiligheid) is een belangrijke grondlegger voor de te ontwikkelen visie. Er is een eerste inventarisatie gemaakt (zie bijlagen 8 en 9)

Fasering-Verkenningfase

Het volledige plantraject om te komen tot een nieuw Stationsgebied verloopt in eerste aanleg in fases in lijn met de MIRT-systematiek. De fase, die deze ontwerpogave beschrijft, is de fase van verkenning. Deze moet leiden tot een afgerond resultaat in de vorm van een visie en een ontwikkelingsstrategie. Een mogelijke vervolgstap, indien we de MIRT-systematiek blijven volgen, is de fase van planuitwerking. De vorm, inhoud en verantwoordelijkheid daarvan hangt sterk af van de te kiezen ontwikkelingsstrategie en de haalbaarheid. De uitvoeringsfase die dan logischerwijs moet volgen is sterk afhankelijk van beschikbare middelen en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor de onderdelen binnen het gebied.

In de verkenningfase worden een aantal scenario's opgesteld. Deze scenario's hebben een aantal vaste ingrediënten: verkeer, een mix van functies en een passage door het Stationsgebied. Eerder is al aangegeven welke verkeersmodaliteiten het Stationsgebied herbergt en ook het zoekgebied van de passage is bekend.

Het is met name de mix van functies die verschillende variaties mogelijk maakt. Zo kan bijvoorbeeld – zonder de multifunctionaliteit van het gebied uit het oog te verliezen - de nadruk meer op wonen liggen of op kantoren. Er kunnen meer luwe en drukker plekken ontstaan. Dit heeft consequenties voor de inpassing en ordening van de verkeersmachine en het groen. Tevens roept elk scenario een eigen parkeerbehoefte op. De oplossingen voor deze parkeerbehoefte moeten stroken met de gemeentelijke beleidsregels (Parkeernormennota, zie bijlage 10).

Ook worden verschillende scenario's verwacht ten aanzien van de Stationsweg. De Stationsweg vormt nu een barrière in de afwikkeling van fietsers en voetgangers. Uitgangspunt daarbij is een knip in de Stationsweg. De Stationsweg wordt dan autoluw, doorgaand (auto)verkeer is niet meer mogelijk. Daarbij moet het Stationsgebied van alle kanten wel bereikbaar blijven met de auto via "instekers". Daarnaast wordt ook inzichtelijk

gemaakt wat de mogelijkheden zijn bij handhaving van de doorgaande autoverbinding over de Stationsweg.

De verschillende scenario's zijn voorzien van een financiële paragraaf.

Uit deze verschillende scenario's wordt het voorkeursalternatief gekozen, dat overtuigend flexibel en faseerbaar is. Elke gebiedsfase is een afgerond geheel, maar geeft een doorkijkje naar de volgende fase.

Het voorkeursalternatief vormt vervolgens de basis voor een uitwerking in een (stedenbouwkundige) visie op het Stationsgebied. Deze visie is financieel onderbouwd en gaat vergezeld van een voorstel voor een ontwikkelingsstrategie. Dat wil zeggen een voorstel voor een gefaseerde uitwerking die leidt tot afgeronde onderdelen met een financieel optimaal resultaat. Voor iedere fase worden de risico's in beeld gebracht. Het voorstel moet uiteraard recht doen aan de ambities voor het gebied.

Begeleiding

De uitwerking van de opdracht wordt begeleid door de kerngroep Stationsgebied onder voorzitterschap van de gemeentelijke projectmanager. Vaststelling van de (tussen)resultaten vindt plaats in de stuurgroep en aansluitend in het college van burgemeester & wethouders en de gemeenteraad. In de kerngroep en de stuurgroep zijn alle partners vertegenwoordigd, veelal op bestuurlijk niveau.

De mogelijkheid een kwaliteitsteam te betrekken bij de visieontwikkeling wordt onderzocht. Hierbij wordt gedacht aan de Spoorbouwmeester, de Rijksadviseur Infrastructuur, de Stadsbouwmeester van Groningen en het Provinciaal Bouwheerschap.

Producten

Het resultaat bestaat minimaal uit de volgende producten:

Fase 1 Ontwikkelingsscenarios

- Document** : inventarisatie en analyse van het gebied en de ontwerpogave
Document : minimaal 3 ontwikkelingscenarios (SO, visie op hoofdlijnen, inzoomen op het transferpunt, gereedschap bouwstenen en financiële analyse op hoofdlijnen)
Schetsmaquettes : als werkmodel – alleen 3D impressies niet voldoende

Fase 2 Stedenbouwkundige visie en ontwikkelingsstrategie

- Document** : DO voorkeursalternatief Visie Stationsgebied Groningen
Visie op hoofdlijnen, waarin helder wordt vastgelegd, wat we op het hoogste schaalniveau willen bereiken, uitwerking kaders voor het transferpunt en het verkeersmodel
Document : ontwikkelingsstrategie voor de stedelijke herontwikkeling

Planning

Een planningsschema op hoofdlijnen is bijgevoegd (zie bijlage 11). Daarin zijn de tussenresultaten benoemd. De verschillende scenario's moeten uiterlijk 1 oktober 2010 aangeleverd worden. Voor de uitwerkingsfase van het voorkeursalternatief in een stedenbouwkundige visie met een ontwikkelingsstrategie (ontwikkelingsvisie) zijn in principe 3 maanden beschikbaar. De start van deze uitwerking hangt samen met de besluitvorming in de diverse bestuurlijke organen o.a. de gemeenteraad. Dit moment is in het tijdschema geïndiceerd, maar zal door de opdrachtgever nader worden aangegeven.

Bijlagen (op cd-rom):

1. Plangebied Stationsgebied Groningen
2. VO tramlus Glauvé
3. Demarcatielijn spoorse programma's
4. Stationsconcept
5. Rapport Verkeersmachine Groningen
6. Rapportage Ruimtelijk Functionele Verkenning Stationspassage
7. Uitwerking duurzaamheid
8. Overzichtsnotitie milieuaspecten stationsgebied
9. Achtergronddocument geluidsaspecten spoorweglawaai
10. Nota Parkeernormen 2008 – 2^e versie 4^e druk
11. Projectplanning op hoofdlijnen visie Stationsgebied Groningen

Bijlage 2 bij raadsbrief Ontwerppogave Stationsgebied mei 2010

Advies Spoorzone Groningen

maart 2010

Inhoudsopgave

INLEIDING.....	3
LEESWIJZER:	4
1: POTENTIE EN AANLEIDING.....	5
PRIORITERING VAN HET GEBIED	5
2: POSITIONERING VAN HET GEBIED.....	7
VISIE	8
3: INVULLING VAN HET GEBIED	10
VERKEER.....	10
TRAVERSE.....	11
PROGRAMMA	12
4: PROCES.....	13
FASERING.....	13
INZET EXPERTISE	13
MIRT	14
SAMENVATTING	15

Inleiding

De gemeente Groningen zet in op de ontwikkeling van een aantal belangrijke ontwikkellocaties. Het gebied rond het centraal station vormt een van deze zogenaamde dynamo's (de overige zijn de binnenstad, het UMCG, Europapark / Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike). Strategische ontwikkelingen die spelen in en rondom het station Groningen zijn de aanleg van de regiotram en het verdiepen van de zuidelijke ringweg.

De gemeente Groningen omschrijft het plangebied van de Spoorzone als volgt: 'Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is dé 'overstapplaats' van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte, die voornamelijk wordt benut door relatief extensieve functies als het emplacement en de P+Citybus-locatie aan de Zaanstraat. Ook kent het gebied talrijke restructies. Er ligt daarmee een lonkend perspectief.'

Expertteam

De spoorzone Groningen is één van de vijf voorbeeldprojecten van het Programma Spoorzone ontwikkeling. Met het programma wordt beoogd gemeenten te ondersteunen bij de herontwikkeling van hun spoorzone en te helpen knelpunten weg te nemen. In dat kader is het Expertteam Spoorzone ontwikkeling in het leven geroepen.

Het Expertteam Spoorzone bestaat uit:

- Ton Venhoeven (Rijksadviseur voor de Infrastructuur)
- Koen van Velsen (Spoorbouwmeester)
- Luca Bertolini (Hoogleraar Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies Universiteit van Amsterdam)
- Pieter Tordoir (Hoogleraar Economische Geografie en Planologie Universiteit van Amsterdam)
- Erik Verroen (Partner bij Twynstra Gudde)

Vragen aan het Expertteam

De Kerngroep Stationsgebied heeft namens de gemeente aan het Expertteam de volgende vragen gesteld:

- Hoe kunnen we bij het opstellen van de visie goed omgaan met een nog onduidelijke markt vraag voor de periode 2015-2030 en hoe stemmen we daar de infrastructuur alvast op af?
- Hoe kan je als organisaties goed omgaan met het spanningsveld tussen de urgentie van deelprojecten op de korte termijn en het bepalen van een beeld voor de lange termijn?
- Wat betekent de knooppuntontwikkeling voor het Stationsgebied in relatie tot de plannen voor de Zuidelijk Ringweg?
- Hoe kijkt het Expertteam aan tegen het maken van een visie voor het stationsgebied door een combinatie van een ingenieursbureau en stedenbouwkundig bureau op basis van gelijkwaardigheid?
- Is de ontwerp opgave voldoende scherp en volledig genoeg voor de verkenningsfase (volgens MIRT spelregels)?
- Hoe randvoorwaardelijk / noodzakelijk is uitplaatsing van het emplacement voor een stedenbouwkundige (gebieds)ontwikkeling?
- Hoe kan duurzaamheid worden verankerd in het proces en op welke wijze draagt het bij aan mooiere en betaalbare plannen voor het gebied?

Het Expertteam heeft deze vragen zo goed mogelijk meegenomen in het advies. Het Expertteam baseert haar advies op de vooraf aangeleverde informatie en de informatie die op 17 februari 2010 is uitgewisseld met de gemeente en sleutelspelers. Het advies gaat in op de kansen en bedreigingen die het Expertteam ziet voor de spoorzone Groningen.

Leeswijzer:

Het advies is als volgt opgebouwd:

- Paragraaf 1 gaat in op de potentie van de spoorzone en de aanleiding voor herontwikkeling.
- Paragraaf 2 gaat in op de positionering van het gebied ten opzichte van de regio en de stad.
- Paragraaf 3 en 4 gaan achtereenvolgens in op de invulling van het gebied en de verschillende deelgebieden en op procesaspecten.
- Aan het eind van het advies is een samenvatting opgenomen.

1: Potentie en Aanleiding

Het Expertteam ziet in de spoorzone veel potentie voor ontwikkeling. Groningen heeft een zeer centrale positie in een uitgestrekt regionaal netwerk en daarmee een groot verzorgingsgebied (vergelijkbaar met een stad van circa 3 à 400.000 inwoners). De komende jaren wordt er aanzienlijk geïnvesteerd in hoogwaardig regionaal openbaar vervoer. De aanleg van de tram zal de centrumpositie van de stad Groningen verder versterken. Daarom zijn de economische ontwikkelkansen uitermate gunstig. Hoewel de regio (met name ten noorden van de stad Groningen) in de toekomst zal krimpen, zal de as Groningen - Assen naar verwachting ook in de toekomst blijven groeien, en zal er een schaarste aan goede ontwikkellocaties ontstaan. Ook op de as Drachten – Heerenveen - Groningen (waar op termijn wellicht ook een spoorlijn wordt aangelegd) is een jaarlijkse groei van zo'n 4 à 5 % te verwachten.

De spoorzone Groningen heeft een unieke multimodale bereikbaarheid, door de aanwezigheid van een intercitystation én een snelweg. De spoorzone zit vervoerstechnisch 'in de navel' van het omvangrijke verzorgingsgebied. De verkeersstromen zullen de komende 30 jaar nog sterk groeien. Met hulp van de compensatiemiddelen voor de Zuiderzeelijn realiseert Groningen op dit moment een regionaal openbaar vervoersysteem, als antwoord op de grote autoverkeersstromen in de stad (70% van het autoverkeer op de zuidelijke ring is bestemmingsverkeer). Er worden in eerste instantie twee tramlijnen aangelegd. Daarnaast wordt de zuidelijke ringweg, ten zuiden van de spoorzone, verdiept en verbreed. Aan de zuidzijde van het station lijken alle verbindende lijnen samen te komen: de spoorzone wordt een echt multimodaal knooppunt, met veel toekomstwaarde voor ook de lange termijn. Het bereikbaarheidsprofiel van openbaar vervoer, langzaam verkeer en auto vormt een prachtige aanvulling op het centrum (openbaar vervoer en langzaam verkeer) en de A7 corridor (langzaam verkeer en auto). Deze ontwikkelingen maken dat de spoorzone een strategische plek wordt voor de stad. Op lange termijn kan de spoorzone in een drie-eenheid met de binnenstad en de A7 corridor hét centrum van de regio worden, omdat alle vervoersstromen hier samen komen.

Prioritering van het gebied

Vanwege de hierboven beschreven positie en potentie van het gebied op regionale schaal is het van groot belang om de spoorzone Groningen ook binnen dit kader te bezien. De programmatische invulling en de mogelijke transferiumfunctie van de spoorzone hangt bijvoorbeeld sterk af van de wijze waarop publieke en commerciële voorzieningen voor consumenten, het bedrijfsleven (retail, zakelijke diensten), en overheidsdiensten, zich binnen de hiërarchie van het regionale netwerk verder gaan ontwikkelen. Een optimale ontwikkeling van het centraal station gebied zal derhalve moeten passen in een regionale ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Hierbij is ook de visie van de provincie Groningen en de drie noordelijke provincies samen op bijvoorbeeld het voorzieningenniveau van de regio van belang.

Daarnaast moeten de ontwikkelingen op stadsniveau zorgvuldig afgewogen worden. Op dit moment is de spoorzone benoemd als één van de dynamo's in de structuurvisie van de gemeente Groningen. Het Expertteam constateert dat er op dit moment op vele dynamo's wordt ingezet, en dat hierin nog geen heldere prioriteiten en identiteiten zijn gesteld. Er lijkt dus een contradictie te zijn tussen het polycentrisme dat in de structuurvisie wordt voorgesteld en het maken van massa en creëren van ontwikkelingsdynamiek in de spoorzone. Dit is een risico voor de ontwikkeling van de spoorzone: de verschillende dynamo's zullen elkaar beconcurreren, tenzij voor de verschillende dynamo's een duidelijke (programmatische) profilering wordt vastgesteld. Voor de spoorzone lijkt er met name concurrentie te zijn met de ontwikkeling in Europapark. Wil de potentie van de spoorzone ten

volle worden benut, dan moet deze ontwikkeling worden geprioriteerd boven andere ontwikkelingen. De spoorzone wordt alleen een écht onderdeel van het centrum als er echt op wordt ingezet en flink in wordt geïnvesteed. Consequentie van ontwikkelen in de spoorzone kan zijn dat er in Europapark voor vergelijkbare functies voorlopig minder kan worden ontwikkeld, hier moeten mogelijk concessies worden gedaan.

Vanwege de vele potenties van de spoorzone als ontwikkellocatie is de verwachting van het Expertteam dat het gebied zich hoe dan ook zal ontwikkelen en zal vullen met programma. Maar er ligt nu een uitgelezen kans om hier gericht sturing aan te geven, en het programma te maken dat echt past bij deze unieke locatie. Voorkomen moet worden dat de ruimtes op de locatie ongewild volloopt met functies die onvoldoende bijdragen aan de potenties van het gebied. Daarnaast is het van belang de juiste ontwikkelcondities te scheppen voor een succesvolle ontwikkeling van het gebied, onder meer op het vlak van de ontsluiting, en de inrichting van de publieke ruimte, het station en het emplacement. Daarnaast kan de vestiging van gidsfuncties worden gestimuleerd, die andere activiteiten kunnen gaan aantrekken.

2: Positionering van het gebied

De ontwikkeling van de spoorzone draait niet zozeer om de plek zelf, als wel om de stad en de betekenis die deze plek daarin kan hebben. Daarvoor is het nodig om de plek en de relaties met de omliggende gebieden goed te onderzoeken. Het Expertteam is van mening dat dat tot nu toe onvoldoende is gebeurd. Het station als dynamo heeft nog geen helder profiel in de structuurvisie, het is niet duidelijk wat de betekenis van de dynamo voor de stad is. De structuurvisie zou in programmatisch opzicht en voor wat betreft de gebiedsidentiteit veel meer moeten worden uitgewerkt voor de specifieke kansen van het stationsgebied en de spoorzone. Termen als 'topmilieu' zijn daarbij te algemeen om de ontwikkelingen in de gewenste richting op gang te brengen. Er liggen voor de spoorzone al veel deelstudies, echter deze zijn voornamelijk gericht op de verkeerssituatie en minder op de ruimtelijke betekenis van het gebied en de ruimtelijke relaties met de omgeving.

Het Expertteam adviseert dan ook om een aantal aannames dat in de huidige plannen zit, nader te onderzoeken en te onderbouwen. Allereerst is het belangrijk om te kijken naar de Noord Zuid verbinding over het spoor. Op dit moment wordt er gesproken over de keuze voor een traverse of een tunnel en worden ook varianten voor de aanlanding bekeken. Het Expertteam is van mening dat deze afweging in een breder perspectief moet worden bekeken. Deze verbinding heeft namelijk niet alleen betekenis voor het station en de spoorzone zelf, maar is in feite een wijkverbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stad. De relatie tussen deze twee delen van de stad en de legitimiteit van deze langzaam verkeersverbinding zouden daarom het voornaamste onderwerp moeten zijn van de discussie.

De spoorzone ligt tussen het station, de zuidelijke ring en vlakbij het Sterrebos, en daarmee heel centraal in de verkeersstructuren. Er is op dit moment geen aantrekkelijke aansluiting van het gebied op het stadsdeel ten zuiden van de spoorzone, maar er ontstaat een bijzondere kans om deze verbinding te leggen nu de zuidelijke ringweg verdiept wordt aangelegd. Er zou gekozen kunnen worden voor een tweede entree van het station (en de stad) aan de zuidzijde. De as tussen het station en Sterrebos heeft een onmiskenbare toekomstpotentie waar het gaat om de ontwikkeling van een levendig en economisch bloeiend stadsdeel, hoewel dat wel een belangrijke kwaliteitsverbetering van het gebied zal vragen.

Daarom adviseert het Expertteam om bij het maken van de ontwikkelingsvisie voor de spoorzone het hele gebied, ook het woongebied ten zuiden van de spoorzone mee te nemen. Het verdient aanbeveling om verbindingen te leggen tussen de spoorzone en het Sterrebos, waar nu al een aantal ontwikkelingen plaatsvindt. Het Sterrebos heeft op de lange termijn een grote potentie om zich te ontwikkelen tot een soort 'Central Park' met aan de randen economische ontwikkeling. Door te zorgen voor een goede verblijfskwaliteit en goed vormgegeven routes kan dit gebied de spoorzone verder versterken en omgekeerd. Het Sterrebos ligt op gelijke afstand van het station als de Grote Markt, maar in de beleving is dit niet zo. Door van het station een écht tweezijdig station te maken en het gehele gebied zowel ruimtelijk als functioneel te verbeteren, verandert dit deel van de stad van achterkant in voorkant en ervaren Groningers de twee afstanden ook als gelijk. Het spreekt voor zich dat een dergelijke ontwikkeling de multimodale bereikbaarheid en de duurzaamheid van Groningen zeer ten goede zou komen. Het verblijfsklimaat op en rond het station kan sterk worden verbeterd door een evenwichtiger gebruik van de ruimte. Het ontwikkelen van 'actieve' routes en ruimtelijke functies rond de stationspleinen, die veel publiekstroom oproepen, kunnen de gebruikskwaliteit en de belevingswaarde van de stationsomgeving enorm verbeteren.

Visie

Het Expertteam herkent het spanningsveld waarin de gemeente moet opereren, met enerzijds de urgentie van deelprojecten op de korte termijn, en anderzijds het bepalen van een beeld voor de lange termijn. Het Expertteam adviseert daarom om eerst een langetermijnvisie voor de knoop, het programma en de betekenis van de spoorzone (en het Sterrebos) voor de stad te maken. Het is van belang om eerst zicht te krijgen op het programmatisch profiel van deze dynamo: wat is de betekenis van deze plek voor de stad? De verkeersmachine is op dit moment weliswaar uitgewerkt, de ruimtelijke visie op de spoorzone is dat nog niet. Het is echter belangrijk om de ruimtelijke ontwikkeling gelijk op te laten lopen met de ontwikkeling van het verkeer. Het is van belang dat nu keuzes worden gemaakt, waarmee toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt en grotere ambities op lange termijn ook gefaciliteerd kunnen worden.

Het helpt hierbij om een toekomstvisie te formuleren die uitgaat van een maximumvariant van waaruit kan worden teruggedeneerd. Deze visie moet echter meer worden gezien als een wensbeeld, dan als een statisch eindbeeld. Ambitieuze eindbeelden worden gevreesd door vervoerders, omdat de infrastructurele ruimte voor toekomstige vervoersgroei daardoor kan worden beperkt. Hier moet rekening mee worden gehouden. Het Expertteam adviseert om eerst de identiteit van het gebied uit te werken en een globaal conceptueel programma te ontwikkelen. Daarmee kan een stedenbouwkundig wensbeeld worden gemaakt dat de gewenste ontwikkelingsrichting communiceerbaar maakt.

Het is daarbij van belang om de ontwikkeling van de spoorzone integraal te benaderen. Op dit moment lijkt een aantal zaken (bijvoorbeeld de aanleg van de tram, de verplaatsing van het busstation, herinrichting en eventuele uitplaatsing van het emplacement) apart beschouwd te worden, waardoor er in de plannen op dit moment nog conflicterende uitgangspunten en 'losse eindjes' zitten. Als voorbeeld kan hier de tramlus in combinatie met het busstation worden genoemd, de huidige 'provisorische' oplossing kan tot een chaotische situatie op het noordelijke voorplein leiden. Om dit te voorkomen zou meer diepgang in de verkeersstudies moeten worden gebracht. Op dit moment zit daar een aantal aannames in die nog niet goed onderzocht lijken te zijn. Ook de relatie van het gebied met het bestaande stationsgebouw wordt op dit moment veronachtzaamd. Het Expertteam is van mening dat de betekenis en de iconografische waarde van het historische stationsgebouw nadrukkelijker bij de planvorming moet worden betrokken, zodat het een passende rol in het geheel kan krijgen.

Door de extra schakel van een toekomstvisie - waarin het concept voor het gebied wordt ontwikkeld - in te bouwen, kunnen de ontwikkelingen gerichter worden voortgezet. Het concept voor de spoorzone zou los van de disciplines moeten worden uitgedacht. Het is van belang om niet te snel tot tekenen over te gaan. Het Expertteam adviseert dan ook om pas tot het uitwerken van een stedenbouwkundig plan over te gaan, als de analyse en de conceptontwikkeling zijn afgerond. Op deze wijze wordt voorkomen dat het gebied slechts vanuit sectoraal pragmatisme wordt ingericht, zonder recht te doen aan de potenties van het gebied.

Om de toekomstvisie te kunnen formuleren, kan worden teruggedeneerd vanuit duurzame toekomstscenario's. Op een meer pragmatische manier kunnen de mogelijkheden van ontwikkeling beredeneerd worden vanuit de hoge knoopwaarde van de vervoersknoop. Door een combinatie van beide kan zicht komen op mogelijke wensbeelden en ontwikkelingsrichtingen. Door het formuleren van een wensbeeld en dit daarna te vertalen in investeringen die in op kortere termijn kunnen worden gedaan, kan een ontwikkelingsstrategie en fasering worden geformuleerd. Het wensbeeld of 'leidmotief' voor de spoorzone kan daarbij worden gebruikt als uitgangspunt voor de ontwikkelingen. Het vormt de basis voor een betere betrokkenheid van gebruikers van het gebied, van omwonenden en van marktpartijen. Ideeën en initiatieven van deze partijen kunnen een

kwaliteitsimpuls geven aan de plannen, zoals ook in andere spoorzones is gebleken. Hiermee wordt voorkomen dat de spoorzone wordt behandeld als los project. Het wensbeeld kan ook een uitnodiging zijn om te ontwikkelen. Wie is bereid om voorinvesteringen te doen? Het emplacement ligt er in elk geval nog tot 2015, maar dat betekent niet dat er in de tussentijd niet kan worden gestart met ontwikkelingen.

Door nu goed te kijken hoe ruimte en infrastructuur op elkaar inwerken kunnen beslissingen die latere ontwikkelingen in de weg staan worden voorkomen. De gemeente heeft in zijn aanpak al een goede aanzet gedaan om deze verschillende onderdelen gezamenlijk af te wegen (het trechterschema waarbij aan de ene zijde de lopende projecten en aan de andere zijde de uitwerking van de ruimtelijke component gezamenlijk moeten leiden tot een eindvisie in 2012). Echter, het Expertteam wil er op wijzen dat er ook vóór die tijd al keuzes moeten worden gemaakt die toekomstige ontwikkelingen zullen beïnvloeden.

Op dit moment bestaan er verschillende tempi bij de verschillende partijen. Er ligt nu druk op een snelle ontwikkeling van de tram. Het is echter van belang om de toekomstvastheid van de verschillende ontwikkelingen in beeld te brengen. Besluiten over de traverse, het busstation en de P+R zijn kritisch, omdat hier al snel besluiten over genomen moeten worden. Zo is het van belang om de keuze van de traverse niet afhankelijk te maken van korte termijn ontwikkelmogelijkheden, maar te zorgen dat deze ook op langere termijn op de goede plek ligt. Flexibiliteit en uitbreidbaarheid zijn daarbij van belang.

Er zou gewerkt kunnen worden met een stappenplan of 'beslisboom': elke keer als er beslissingen worden genomen over ingrijpende ontwikkelingen moeten deze worden afgewogen tegen het geformuleerde wensbeeld. Op deze wijze wordt een toets ingebouwd of ontwikkelingen het wensbeeld niet onmogelijk maken. Het Expertteam adviseert de gemeente dan ook om niet te spreken over een 'eindvisie', maar over een 'ontwikkelvisie'.

De verschillende ingrepen die in de spoorzone op stapel staan beïnvloeden ook het programma dat in de spoorzone mogelijk is. Daarom is het belangrijk dat de gemeente in dit stadium ook een visie vormt op het programma dat ze in de spoorzone wil realiseren. Een van de opgaven is om de barrièrewerking van de spoorzone op te heffen en het centrum over het spoor verder te ontwikkelen met verbindingen en functies. Wil de gunstige positie van de spoorzone benut worden, dan moet er immers een ontwikkeling op gang komen die van de spoorzone een structureel onderdeel van het centrum maakt.

3: Invulling van het gebied

Het succes van de ontwikkeling van de spoorzone wordt zowel bepaald door de plekwaarde als door de logistiek en de goede ontsluiting. De afgelopen tijd heeft de knoopwaarde centraal gestaan. De aandacht zou zich de komende tijd dan ook meer moeten richten op de plekwaarde, ook op lange termijn. De spoorzone is een natuurlijke plek voor het ontstaan van een centrumgebied. Voor echte welvaartsstijging op deze plek is de komende tijd de leefbaarheid veel meer van belang dan de bereikbaarheid. Het is van belang daarbij in te spelen op de ingrepen die op korte termijn in het stationsgebied spelen (zoals traverse, busstation, P&R, herinrichting sporen, herinrichting plein en nieuwe publieke en commerciële functies in het gebied).

De gewenste functie stelt naast de bereikbaarheid ook hoge eisen aan het gebied als het gaat om verblijfswaarde, ruimtelijke functies, publieke voorzieningen en het gebruik van de openbare ruimte. De verbinding in noord zuid richting is meer dan een toegang tot de perrons, het is een kristallisatiepunt van langzaam verkeer routes door Groningen. Één van de opgaven is dan ook om in beeld te brengen hoe je met de traverse ook de ontwikkelingen aan de zuidzijde kunt voeden. Daarvoor is in de wijken ten zuiden van het station wel een kwaliteitslag nodig. Door aan de zuidzijde van de spoorzone in te zetten op een kwalitatieve verbetering van de stedelijke en de groene gebieden die zich er bevinden, en op kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer verbindingen en een hoogwaardige openbare ruimte, kan niet alleen de spoorzone maar het hele gebied een impuls worden gegeven. De zuidelijke stadsontsluiting van de spoorzone en de traverse kunnen hierbij als vliegwiel dienen.

De centrumzijde van het station is in de huidige situatie zwaar overbelast. Om de leefbaarheid van de plek te verbeteren is het belangrijk om de beide zijden van het station meer in balans te brengen. Één van de uitdagingen is om aan de zuidzijde van het station meer stedelijke dynamiek en verblijfskwaliteit te creëren: een levendigheid van mensen en activiteiten. Daarnaast zou de enorme verkeershectiek aan de noordzijde moeten worden opgelost. Het ligt daarom voor de hand om de verdere groei van verkeersstromen beter te verdelen en te accommoderen over de verschillende richtingen. Hier moet een strategie en volgorde voor worden bedacht.

Het Expertteam adviseert om een deel van de verkeersfuncties aan de noordzijde te verplaatsen naar de zuidzijde (bijvoorbeeld de bussen). Op dat moment zou het ook niet nodig zijn om de stationsweg te ondertunnelen en er ontstaat ruimte voor meer kwaliteit in de inrichting van de openbare ruimte.

Verkeer

Het Emmaviaduct moet worden gezien in relatie tot de ontwikkeling in de spoorzone. Het viaduct doet af aan de verblijfskwaliteit voor voetgangers in de directe omgeving van de spoorzone. Op termijn kan het omlaag brengen van het Emmaviaduct in beeld komen als oplossing. Op het moment dat een deel van de bussen en de P+R aan de zuidzijde van het station zouden worden gesitueerd zou het noordelijk deel van het Emmaviaduct al flink ontlast worden. Aan de noordzijde zouden de kwaliteit van de langzaam verkeer verbindingen en de verblijfskwaliteit aanzienlijk verbeteren. Ook zou de huidige 'logistieke nachtmerrie' aan de noordzijde van het station oplossen.

Om de spoorzone multimodaal bereikbaar te maken en te houden is het niet noodzakelijk dat de auto er doorheen kan rijden, maar de auto moet er wel via 'instekers' bij kunnen komen. Het is daarnaast van belang om de kwaliteit van de bestaande fietsroutes te onderzoeken en veel aandacht te besteden aan fietsverbindingen. In hoeverre zijn de verschillende fietsverbindingen relevant voor het station? Hoe kan de waarde en de kwaliteit van de fietsroute langs het museum worden verbeterd? De huidige capaciteit daarvan moet worden

onderzocht, want in de toekomst zullen de voetganger- en fietserstromen van en naar het station alleen maar verder toenemen.

De onderzoeken moeten er toe leiden dat aangename routes tussen het station en de stad ten noorden en ten zuiden worden gecreëerd. De opname in het lokale stedelijke weefsel is essentieel. Door veel aandacht te besteden aan de kwaliteit van de openbare ruimte van deze routes kan het gebruik door langzaam verkeer en de toegankelijkheid van de spoorzone en de omliggende gebieden toenemen. Aan de zuidzijde van de zuidelijke ring ligt een mooie singel (Hora Siccamasingel). Deze zou status kunnen krijgen als langzaam verkeer route richting het station. Het kan een meanderende route zijn met een hoge verblijfskwaliteit.

Traverse

De geplande traverse moet onderdeel worden van de stedelijke structuur. Daar kan nu al een start mee worden gemaakt. De traverse kan het verschil maken tussen een succesvolle ontwikkeling van stedelijke centrumfuncties in de spoorzone of een moeizame ontwikkeling door een slechte verbinding met het achtergebied.

Waar het gaat om de keuze tussen tunnel of traverse adviseert het Expertteam een drietal dingen:

- definieer eerst de betekenis van de verbinding,
- zorg voor flexibiliteit en uitbreidbaarheid van de verbinding, en
- zorg voor een maximale koppeling aan het stedelijk weefsel en aan stedelijke activiteiten.

De traverse moet dus als het ware onafhankelijk worden gemaakt van het station. Hij moet niet worden gezien als uitsluitend de ingang van het station, maar veel meer als verbinding voor voetgangers (en mogelijk fietsers) tussen het Sterrebos (het toekomstige Central Park?), het stationsgebied en het centrum.

De verbinding over het spoor moet hoe dan ook worden opgelost. De zuidzijde moet hier dan ook naar worden ingericht. Hier kan bijvoorbeeld een toegangsplein worden gemaakt om de zuidelijke toegang te markeren. In de huidige situatie bestaat een aantal plekken dat belangrijk is voor het gebied, dat moet worden geconserveerd en meegenomen in de herontwikkeling van het gebied. Een voorbeeld daarvan is het cafeetje op de hoek van de Merwedestraat en de Rabenhauptstraat.

De ontwikkeling van de traverse kan gekoppeld worden met de ontwikkeling van commerciële functies, waardoor de ontwikkelkosten van de traverse kunnen worden terugverdiend. Eerst moet echter de stedelijke functie van de traverse voor de stad worden bepaald. Deze functie bepaalt ook de ligging er van, bijvoorbeeld de keuze tussen het 'afbuigen' van de traverse richting het westen, of het aansluiten van de traverse op de oost-westverbinding tussen de Hereweg en het Emmaviaduct.

Programma

Vanwege de sterke regionale functie van de stad Groningen en de strategische positie van de spoorzone hierin, liggen er kansen om hier een programma te ontwikkelen dat deze regionale positie benut en versterkt. Het programma kan een grote breedte krijgen: (semi-) publieke voorzieningen, waaronder met name onderwijs, commerciële publieke voorzieningen (met name retail en leisure/podia) maar ook zakelijke en financiële diensten en zakelijke voorzieningen (congres- en vergaderfaciliteiten etc.). Het is zaak om zorgvuldig om te gaan met die kans op een programmatisch brede (en dus levendige, synergetische en bovendien robuuste) invulling. Voorkomen moet worden dat de spoorzone volledig wordt gevuld door één van deze functies (bijvoorbeeld een grote onderwijsinstelling), het is van belang om levendigheid te creëren door een diversiteit aan functies en daarom moet behoedzaam met de beschikbare ruimte worden omgegaan.

Kansen voor ontwikkeling hangen samen met de mensenstromen/passanten die de vervoersknoop trekt. Er moet daarom gezocht worden naar een 24-uurs programma dat het gebied leefbaar en dynamisch maakt. Het verplaatsen van de Martini-hallen naar deze locatie bijvoorbeeld, biedt hiervoor kansen. In de spoorzone slechts een kantorenlocatie ontwikkelen is een gemiste kans.

Door de ontwikkeling van de spoorzone te relateren aan ontwikkelingen rondom Sterrebos en het versterken van de relaties met de omliggende (woon-)gebieden kan een hoogwaardige ontwikkeling van de grond komen. Worden deze relaties niet gelegd dan zal vooral minder hoogwaardige ontwikkeling tot stand komen (economisch minder hoogwaardige functies, bijvoorbeeld onderwijs). In tegenstelling tot de andere door de gemeente aangewezen dynamo's is de spoorzone ook kansrijk voor de ontwikkeling van detailhandel.

De spoorzone is nu al een interessante plek voor de vestiging van onderwijs, detailhandel en (commerciële) publieksfuncties. Daarmee kan van meet af aan kwaliteit worden gegeven aan de traverse. Grote ontwikkelingen aan de zuidzijde komen wel, maar dat is een traject van langere adem. Op lange termijn heeft de spoorzone een ontwikkelpotentie van circa 200.000m². Het is ook belangrijk om de consequenties van deze ontwikkelpotentie voor het verkeer inzichtelijk te maken. Bijvoorbeeld, wat betekent dat voor de dimensies van de traverse? Door de huidige P+R voorziening te combineren met het busstation ontstaat aan de zuidzijde dynamiek en is er meteen aanleiding om daar functies te plaatsen (kleine retail, etc.). Dit kan spin-off betekenen voor de rest van de spoorzone. Door de traverse te combineren met commerciële functies, kan ook de betaalbaarheid ervan worden vergroot.

De spoorzone is voor sommige ontwikkelingen kansrijker dan Europapark, omdat de bereikbaarheid zowel per auto als per trein veel beter is. De spoorzone biedt daarnaast ook hele andere kansen dan Europapark door haar nabijheid bij het centrum. Het is dan ook geen kwestie van of-of, of eerst Europapark ontwikkelen en dan pas de spoorzone. In tegendeel, het zou kapitaalvernietiging zijn om te wachten met de ontwikkeling van de spoorzone. De spoorzone kan een knooppunt worden van sociale, maatschappelijke en economische functies. Als het gaat om meer ruimte-extensieve functies is Europapark weer meer geschikt.

4: Proces

Fasering

Het gebied kan organisch/incrementeel worden ontwikkeld. Een toekomstvisie zal dan zo'n 50 jaar beslaan. Er moet worden gekeken welke stappen nu kunnen worden genomen voor de ontwikkeling van het gebied, en op welke stappen in de verdere toekomst dient te worden geanticipeerd, met de lange termijn toekomstvisie (de 'ontwikkelvisie') als kompas, en rekening houdend met onvermijdelijke onzekerheden. Er zou moeten worden gekeken naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van de spoorzone mét en zonder uitplaatsing van het emplacement (scenario's).

Marktpartijen zullen op termijn vanzelf komen, aangezien hier genoeg gunstige condities zijn voor ontwikkeling. Daarom is het goed om nu te beginnen met kleine ontwikkelingen die later uit te bouwen zijn. Bepaalde ontwikkelingen kunnen een 'gids- of vliegwiel'functie' hebben, en kunnen bijvoorbeeld grotere ontwikkelingen en gebruikers naar het gebied lokken. De aanleg van de traverse, gecombineerd met het P+R, het busstation en een aantal daaraan gerelateerde functies (bijvoorbeeld op termijn een winkelcentrum en/of vergaderfaciliteiten) kan dit gewenste effect al hebben.

De ontwikkeling van de westzijde van de spoorzone hoeft niet persé op korte termijn te starten, maar kan ook op een later moment worden gerealiseerd. Het emplacement kan bij deze ontwikkelingen in eerste instantie (deels) blijven liggen. Het is van belang dat een aantal dingen wel op korte termijn van de grond komt. Dit hoeven geen grote ontwikkelingen te zijn, maar wel ingrepen die het gebied een betere uitstraling kunnen geven. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de transformatie van het TNT-gebouw. Op termijn kunnen er centrumfuncties komen, een mix van functies en 24-uurs functies. Op dat moment kan opnieuw worden bekeken of het haalbaar is om het emplacement uit te plaatsen. Het Expertteam adviseert om deze strategie, incrementeel en visionair tegelijk, verder uit te werken.

Inzet Expertise

Voor wat betreft de ontwikkeling van het programma in de spoorzone is het van belang hierop een visie te ontwikkelen. Het zou goed zijn om naast een ingenieursbureau, stedenbouwkundig bureau en economisch planbureau al in een vroegtijdig stadium of zelfs vooraf een conceptontwikkelaar te betrekken. Er zal iteratief moeten worden gerekend en getekend. Fasering van de ontwikkeling is erg belangrijk, zowel wat betreft de ontwikkelingsstrategie als de fysieke invulling. Het is van belang om hierbij te zoeken naar ontwikkelingen die elkaar kunnen versterken en daarnaast de onzekerheden te benoemen.

Als de gemeente zijn grootste onzekerheden en vragen goed in beeld brengt, kan daarbij ook gericht expertise worden gezocht. Door nu op conceptueel niveau naar de opgaven te kijken kan in een later stadium gericht hulp worden ingeschakeld bij de verdere ontwikkeling. Het is van belang het proces nu zo te organiseren dat het wensbeeld van de gemeente beter gedefinieerd wordt. Door een discussie met mensen van verschillende disciplines te organiseren kunnen de contouren van een kansrijk en aantrekkelijk wensbeeld snel geformuleerd worden. Met dit wensbeeld in de hand, kan beter richting worden gegeven aan de ontwikkeling en kunnen kaders worden meegegeven voor het vervolgproces. Omdat het van belang is om hier binnen korte tijd al zicht op te hebben, zou kunnen worden gedacht aan een brainstormsessie of 'pressure cooker' met bijvoorbeeld een zestal mensen om in korte tijd een gebiedsconcept te formuleren.

MIRT

De spoorzone Groningen staat op dit moment in het MIRT projectenboek opgenomen als een MIRT verkenning. Het is van belang om rekening te houden met het MIRT traject. Een deel van de lopende projecten in Groningen bevindt zich al in de fase van voorlopig ontwerp, terwijl op andere nog geen zicht op uitvoering is. Het MIRT is een kans om de ruimtelijke condities harder mee te nemen in de verkeersprojecten die nu al lopen. Het Expertteam raadt aan deze kans te benutten.

Een MIRT verkenning kan leiden tot een concept, een ontwikkelstrategie, een fasering en korte termijn projectbesluiten. De MIRT verkenning kan als voertuig worden gebruikt om onderwerpen te verankeren. Dit is een kans die zeker benut zou moeten worden. Opname in het MIRT projectenboek kan druk zetten op het proces, dit kan voordelig uitwerken voor de spoorzone omdat het commitment van verschillende partijen kan genereren.

Samenvatting

De Spoorzone Groningen combineert een unieke multimodale bereikbaarheid met een centrale ligging in de stad én de regio. Samen met de op stapel staande ontwikkelingen als de aanleg van de tram en de verbreding en verdieping van de zuidelijke Ringweg ligt er daarom een grote potentie voor ontwikkeling van de spoorzone, en liggen er kansen om de spoorzone een structureel onderdeel van het centrum te laten worden.

Het Expertteam adviseert om de betekenis die de spoorzone voor Groningen kan gaan krijgen, goed in beeld te brengen en een visie te ontwikkelen op de identiteit van het gebied, op het programmatisch profiel en op de toekomstpotenties. Voorkomen moet worden dat het gebied op korte termijn vanuit sectoraal pragmatisme wordt ingevuld. Het is zaak om ontwikkelingen die op korte termijn op stapel staan, of te wegen tegen het gewenste toekomstperspectief van stad en regio om te zorgen dat er nu geen ingrepen worden gedaan die toekomstige ontwikkelingen in de weg kunnen staan.

Behalve de nabijheid van het centrum zijn ook de gebieden ten zuiden van de spoorzone van belang. Het Expertteam adviseert om bij het maken van de visie en het opstellen van het profiel ook het omliggende gebied van de spoorzone en het Sterrebos mee te nemen. De as tussen het station en Sterrebos heeft potentie om in de toekomst kristallisatiepunt van ontwikkeling te worden. Daarvoor is er wel een kwaliteitsimpuls in het gebied nodig. Door het creëren van aantrekkelijke langzaam verkeer verbindingen en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kan deze ontwikkeling mogelijk worden gemaakt. Het maken van een verbinding over het spoor met een tunnel of traverse moet ook worden gezien in het licht van een verbinding tussen twee stadsdelen, niet slechts als een toegang tot de sporen. Flexibiliteit en uitbreidbaarheid zijn daarbij van belang.

Voor een succesvolle ontwikkeling is de plekwaarde (ruimtelijke kwaliteit) evenzeer van belang als de knoopwaarde (ontsluiting) van het gebied. Er moet daarom aandacht worden besteed aan de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit van het gebied. Het plein aan de noordzijde van het station is op dit moment hectisch en overbelast. Door meer balans te brengen in de verkeersfuncties, en een deel hiervan (bijvoorbeeld de bussen) naar de zuidzijde van het station te brengen, wordt het Noordplein leefbaar en wordt gelijktijdig levendigheid in de spoorzone aan de zuidzijde gecreëerd.

In de spoorzone kan een centrumstedelijk programma worden ontwikkeld met grote regionale betekenis. Te denken valt aan (semi-) publieke voorzieningen maar ook financiële diensten en zakelijke voorzieningen. Deze ontwikkeling zal echter gefaseerd tot stand komen. Het gebied kan organisch ontwikkeld worden. Door op korte termijn voorwaarden te scheppen voor ontwikkeling, o.a. door de aanleg van een Noord Zuid verbinding over het spoor, een zuidelijke stadsontsluiting van de spoorzone, verbetering van de kwaliteit van de publieke ruimte, en het initiëren van de ontwikkelingen van stedelijke functies die een gidsfunctie kunnen hebben, kan de spoorzone gaan uitgroeien tot een volwaardig onderdeel van de stad, en tot een brandpunt van stedelijke activiteit.

Bijlage 3 bij raadsbrief Ontwerpogave Stationsgebied mei 2010**Notitie Stuurgroep Stationsgebied Groningen**

Onderwerp : Advies expertteam spoorzone en concept-ontwerpogave Ontwikkelingsvisie Stationsgebied
Steller : Kerngroep Stationsgebied Groningen, mei 2010
Vergadering d.d. : xx-xx-2010 (schriftelijke ronde)
Bijlagen : 2 (advies expertteam en concept-ontwerpogave 27-4-10)

Op 17 februari jl. heeft het Expertteam Spoorzoneontwikkeling een werkbezoek aan Groningen gebracht. De resultaten van dat bezoek en de waarnemingen van het team zijn weergegeven in de notitie "Advies Spoorzone Groningen"

Wij zijn zeer verheugd met het advies. Het team wijst ons op aspecten die samenhangen met de ontwikkelingen en de complexiteit daarvan, waar we zeker ons voordeel mee kunnen doen. Aan de andere kant bevestigt het expertteam voor een belangrijk deel onze eigen waarnemingen wat betreft de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Daarbij kent het team een centrale rol toe aan de spoorpassage. Het team pleit voorts voor diversiteit van functies, zorgvuldigheid bij de keuze van de toe te laten functies en een daarop afgestemde beheerste fasering. Ook de gemeenteraad heeft zich in deze zin over het gebied uitgesproken. De ambities kunnen daarbij wat het team betreft hoog worden gesteld, dat wil zeggen, de plek kan zich ontwikkelen tot een plek van grote regionale betekenis. Op lange termijn kan de spoorzone in een drie-eenheid met de binnenstad en de A7 corridor hét centrum van de regio worden, omdat alle vervoersstromen hier samen komen.

Weliswaar hebben we op enkele onderdelen een afwijkende mening over de aanpak, maar in grote lijnen kunnen we ons goed vinden in het advies en worden erin bevestigd dat we op de goede weg zijn. In het navolgende hebben we enkele onderdelen van het advies eruit gelicht en van commentaar voorzien. De opmerkingen van het expertteam zijn cursief weergegeven.

1. POTENTIE EN AANLEIDING

Programmatische profilering dynamo's

De grootse spanning en kans op ongewenste concurrentie speelt zich volgens het team af tussen het Europapark en het Stationsgebied. Wil de potentie van de spoorzone ten volle worden benut, dan moet deze ontwikkeling worden geprioriteerd boven andere ontwikkelingen.

Wij denken dat prioritering in dit stadium vooralsnog niet aan de orde is. Wel kunnen wij ons goed vinden in het advies van het Expertteam om eerst de identiteit van het gebied uit te werken en een globaal conceptueel programma te ontwikkelen. Daarmee kan een stedenbouwkundig wensbeeld worden gemaakt, dat de gewenste ontwikkelingsrichting communiceerbaar maakt. Ook voor het Europapark wordt een dergelijke route gevolgd bij het bepalen van het concept voor de verdere intensivering. De onderscheiden identiteiten kunnen daarin een rol spelen, bijvoorbeeld door bij het Europapark de regionale betekenis op de voorgrond te zetten en bij het Stationsgebied de landsdelige, (inter)nationale betekenis. Ook de ligging ten opzichte van de binnenstad en de knoopwaarde zijn onderscheidende criteria.

2. POSITIONERING VAN HET GEBIED

Passage als noordzuid verbinding

De gunstige positie van het stationsgebied kan worden benut door het opheffen van de barrièrewerking van het spoor. De aanleg van de traverse, gecombineerd met P+R, het busstation en daaraan gerelateerde functies kan het gewenste vliegwiel effect voor de ontwikkeling over de sporen heen al hebben.

Het vliegwieleffect ontstaat naar onze mening in eerste aanleg al door de komst van de RegioTram. Deze vraagt om een aantal extra maatregelen, zoals de traverse over de doorgekoppelde regionale lijnen, die kunnen worden opgepakt om het beoogde effect te bewerkstelligen.

De passage is vanwege deze samenhang een prioritair project. Hierbij zullen we hier uiterst zorgvuldig handelen zoals het advies beklemt. Het pleidooi van het expertteam voor een bredere afweging met het oog op de ruimtelijke kwaliteit en de centrale betekenis van de passage als wijkverbinding en niet alleen als spoorpassage, wordt door ons onderschreven. Met het bundelen van de transferfunctie en een interwijkfunctie in één traverse is immers een raakvlak ontstaan tussen de korte termijn transferproblematiek en de lange termijn gebiedsontwikkeling. Het uitgangspunt moet zijn dat er een toekomstvaste verbinding komt.

Relatie met omliggende stadsdelen

Het Expertteam om bij het maken van de ontwikkelingsvisie voor de spoorzone het hele gebied, ook het woongebied ten zuiden van de spoorzone mee te nemen. Het verdient aanbeveling om verbindingen te leggen tussen de spoorzone en het Sterrebos.

Dat de wijze waarop het stationsgebied aangehaakt en opgenomen wordt in de omliggende stedelijke structuur grote aandacht verdient, onderschrijven wij. Aan de nadere kant willen we voorkomen dat we het plangebied dat al complex genoeg is, nog ingewikkelder en onbegrensder maken. Wij richten daarom de focus vooral op de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied zelf, maar houden uiteraard rekening met de relatie met de omliggende stadsdelen en de ontsluitingsstructuur.

3. INVULLING VAN HET GEBIED

Ruimtelijke kwaliteit, verplaatsing verkeersfuncties, langzaamverkeerroutes, traverse

Het expertteam vraagt aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, de verplaatsing van verkeersfuncties, en de betekenis van de langzaamverkeerroutes. Deze zijn wat ons betreft onderdeel van de integrale ontwerpogave. .

Traverse

Wij zullen de spoorpassage naast de betekenis als spoorpassage ook de betekenis meegeven van interwijkverbinding om de aan het gebied toegekende potenties op vlak van gebiedsontwikkeling ook maximaal te benutten. In het licht van de gefaseerde ontwikkeling van het gebied is het van belang om bij het ontwerp van de passage rekening te houden met de mogelijkheid van aanpassing en uitbreidbaarheid. Ook zullen wij bij de keuze van de ligging een maximale koppeling aan het stedelijke weefsel en aan stedelijke activiteiten nastreven.

Programma

Het is zaak om zorgvuldig om te gaan met de kans op een programmatisch brede (en dus levendige, synergetische en bovendien robuuste) invulling. Voorkomen moet worden dat de spoorzone volledig wordt gevuld door één van deze functies (bijvoorbeeld een grote onderwijsinstelling), het is van belang om levendigheid te creëren door een diversiteit aan functies en daarom moet behoedzaam met de beschikbare ruimte worden omgegaan.

Bekend is, dat deze mix van functies ook de voorkeur heeft van de gemeenteraad van Groningen. Bij de ontwerpogave is diversiteit aan functies dan ook uitgangspunt. Daarbij willen we inspelen op de mensenstromen/passanten die de vervoersknoop trekt en op de unieke kwaliteit van de locatie. Het gebiedsconcept biedt hiervoor de eerste aanknopingspunten.

4. PROCES

Fasering

Het gebied kan organisch/incrementeel worden ontwikkeld. Een toekomstvisie zal dan zo'n 50 jaar beslaan. Er moet worden gekeken welke stappen nu kunnen worden genomen voor de ontwikkeling van het gebied, en op welke stappen in de verdere toekomst dient te worden geanticipeerd, met de lange termijn toekomstvisie (de 'ontwikkelvisie') als kompas, en rekening houdend met onvermijdelijke

onzekerheden. Er zou moeten worden gekeken naar de mogelijkheden voor ontwikkeling van de spoorzone mét en zonder uitplaatsing van het emplacement (scenario's).

Een gefaseerde ontwikkeling is voor de hand liggend als we kijken naar de planvoorraad elders in de stad. Dit is uitgangspunt bij de ontwerpogave. Dit sluit aan bij het advies van het expertteam om een selectief toelatingsbeleid toe te passen om recht te doen aan de hoge potentie van deze ontwikkellocatie. Wij onderschrijven echter niet het standpunt dat er ook een scenario moet worden ontwikkeld zonder uitplaatsing van het emplacement. Een dergelijk scenario doet o.i. geen recht aan de ambitie die ook door het expertteam zelf wordt uitgesproken voor dit gebied. De barrièrewerking van de sporen blijft immers gehandhaafd zodat de beoogde interwijkverbinding niet tot stand komt. Wel kunnen wij ons voorstellen dat in een ontwikkelingsstrategie met het tijdstip van de verplaatsing wordt gevarieerd. Dit betreft dan de fysieke verplaatsing. Immers, vanwege de milieueisen is verdere intensivering van bewegingen en activiteiten op het emplacement zelf vrijwel uitgesloten.

Wij adviseren de eis tot faseerbaarheid in de ontwerpogave op te nemen en wel zo, dat elke fase ook tot een afgerond geheel leidt. In dat verband stellen wij voor een ontwikkelingsstrategie te koppelen aan de stedenbouwkundige visie.

Algemeen

Wij concluderen dat, bij de voorbereidende werkzaamheden om tot een visie te komen, wij voor een belangrijk deel al werken in de lijn van het advies van het expertteam. Over het niet synchroon lopen van de inhoudelijke sectorale programma's (lees RSP) en de ruimtelijke ontwikkeling is in het plan van aanpak al geweest. Ook het team constateert dit. De slag om in de plekwaarde langzij te komen met de knoopwaarde is gaande. Eerst met het gebiedsconcept en aansluitend met de inzet van expertise om te komen tot ontwikkelingsscenario's. Het expertteam richt de pijlen niet alleen op de spoorzone maar ook op het zuidelijk stadsdeel. In onze ogen terecht wat betreft de inpassing van het stationsgebied met zijn kansen en potenties en de wisselwerking tussen de stadsdelen. Maar niet zo vergaand, dat ook deze stadsdelen onderdeel vormen van de planvorming.

De door ons opgestelde concept-ontwerpogave is met behulp van het advies van het expertteam afgerond. Wij stellen u dan ook voor om dit concept vast te stellen.

Besluit

De Stuurgroep Stationsgebied/Spoorzone Groningen besluit de concept-ontwerpogave voor het Stationsgebied vast te stellen.