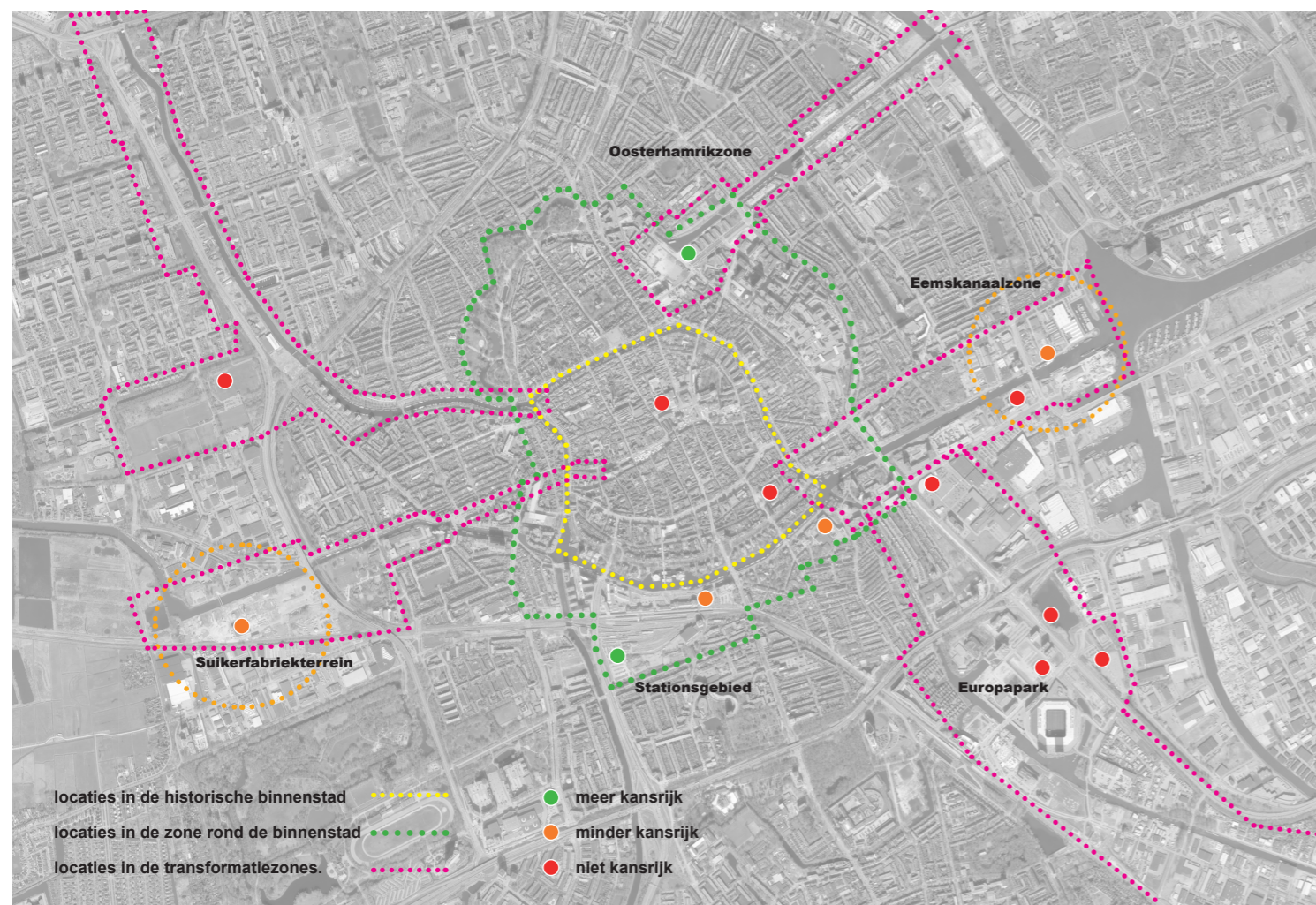


# GEBOUW EN LOCATIE

## Ruimtelijke verkenning nieuw Muziekcentrum Groningen

juli 2018





## Samenvatting

Voor u ligt de studie Gebouw en Locatie. In deze studie worden circa 15 potentiële locaties voor het nieuwe Muziekcentrum beoordeeld. Het uitgangspunt hierbij is de oplevering van een nieuw muziekcentrum uiterlijk in 2027. De locaties zijn getoetst op deze criteria: stedelijke betekenis, ruimtelijke inpassing, bereikbaarheid, afhankelijkheden en haalbaarheid. Daarnaast heeft De Oosterpoort de locaties vanuit programmering- en bedrijfsvoeringsperspectief gewaardeerd.

In de studie zijn twee basisprogramma's uitgewerkt, omdat de gemeenteraad haar ambities rond het nieuwe muziekcentrum nog moet formuleren. Het betreft enerzijds een minimum-programma, grofweg het huidige muziekcentrum De Oosterpoort en anderzijds een maximumprogramma, met als belangrijkste toevoeging een popzaal voor 3.000 bezoekers. Voor de inpassingsanalyse is het maximale programma leidend, omdat deze qua ruimtebeslag en inpassing de meeste eisen stelt. Deze basisprogramma's zijn vertaald in functies met benodigd ruimtebeslag en vervolgens in gebouwconcepten. Hiervoor is deskundigheid ingewonnen bij Theateradvies, Draaijer & Partners en Basalt. De wijze van stapeling en ordening van een dergelijk gebouw kent een veelheid aan invalshoeken, zoals bouwkundige en constructieve eisen, logistiek en akoestiek maar ook sfeer en beleving. Het gebouwconcept met de kleinste footprint beslaat zo'n 7.500 m<sup>2</sup>, maar zet door de compactheid en stapeling de 'festivalgeschiktheid' van het gebouw onder druk. Naast deze variant zijn footprints van 10.000 m<sup>2</sup> en 14.500 m<sup>2</sup> getest.

Iedere getoetste locatie kent zijn eigen opgaven. Deze lopen per locatie sterk uiteen, bijvoorbeeld als het gaat om grondposities, ontwikkeltijd, fysiek beschikbare ruimte, aan- of afwezigheid van (H)OV, en de relatie met de Binnenstad. Dit maakt de afweging complex en op onderdelen ook subjectief. Per locatie is daarom gekozen voor een zo volledig mogelijke beschrijving van factoren die van belang zijn voor de kansrijkheid van de locatie voor het muziekcentrum.

We onderscheiden drie zones: Binnenstad (binnen de Diepenring), Binnenstad Ruim (grenzend aan de Diepenring) en Transformatiegebieden. Bij de eerste twee is de relatie met de Binnenstad leidend. De positionering van een dergelijke (groot)stedelijke functie in de zone Binnenstad Ruim past goed bij de gekozen richting 'The Next City'. Hierin staat benoemd dat we ervoor kiezen een groter gebied te beschouwen als de binnenstad, om de overdruk op te vangen. Bij transformatiegebieden ligt het accent op stedelijke ontwikkelingen het ontginnen van bredere vernieuwende ontwikkelingsconcepten.

Binnen de Diepenring is geen geschikte locatie gevonden, door de beperkte geschikte percelen, het ontbreken van fysieke inpassingruimte en de logistieke opgave.

Grenzend aan de Diepenring zien we vooral Stationsgebied Zuid en de Vrydemalaan als kansrijk (groen). Dit betekent overigens niet dat het 'makkelijke' ontwikkelopgaven zijn.

Stationsgebied Zuid ligt op loopafstand van de binnenstad en is na de ombouw van het station optimaal bereikbaar voor fiets en OV. Een muziekcentrum hier kan als aanjager dienen voor de ontwikkeling van het gebied, met cultuur als aantrekkelijke component voor het ontstaan van stedelijkheid. Daarbij is dan wel de opgave het gebied als geheel te ontwikkelen, inclusief zuidentree en de gewenste nieuwe ontsluiting vanaf het Emmaviaduct. De potentiële dominantie van het muziekcentrum op die plek vraagt een zorgvuldige mix met overige functies, zodat het op alle momenten van de dag prettig is om in het gebied te verblijven.

De locatie aan de Vrydemalaan ligt eveneens op loopafstand van de Binnenstad, met het cultuurcluster Ebbingekwartier en UMCG als 'buren' voor uitwisseling en mogelijke kruisbestuiving. Opgave voor de Vrydemalaan (locatie DOT/studentenhuisvesting) ligt vooral in de ruimtelijke inpassing: de locatie heeft een relatief geringe diepte en is langwerpig van vorm. Voorts is realisatie van het Oosterhamriktracé voorwaarde voor een goede bereikbaarheid.

Andere onderzochte locaties grenzend aan de Diepenring vinden we minder kansrijk (oranje). Met minder kansrijk wordt bedoeld dat verschillende factoren de opgave voor de realisatie van een muziekcentrum vergroten, uiteenlopend van planning en eigendom tot en met bereikbaarheid en inpassingsvraagstukken. Stationsgebied Noord (locatie huidig busstation) vraagt (de kostbare) aankoop van het Hunzehuys en NS-percelen. Ook daarna is nog sprake van een kavel die noodzaakt tot zeer compact (gestapeld) bouwen. Het dominante volume dat daarmee ontstaat op die plek kan het Groninger Museum en het stationsgebouw makkelijk overschaduwen en zichtlijnen teniet doen. Ook logistiek zijn kanttekeningen te plaatsen. Wel is de relatie met zowel binnenstad als het hoofdstation ontegenzeggelijk een troef van deze locatie.

De huidige locatie van De Oosterpoort (Trompsingel) achten we eveneens minder kansrijk. Hier bouwen vraagt een tijdelijke voorziening gedurende de bouwperiode (tenminste 3 jaar). Dit is kostbaar zoals we weten uit Utrecht en Den Haag en kent risico's voor de naam, marktpositie en bedrijfsvoering ten aanzien van de festivalprogrammering en het in de afgelopen jaren opgebouwde profiel in de markt. De locatie ontbeert daarnaast representatieve openbare ruimte. Ook blijft in een nieuwe situatie de logistiek kwetsbaar, vooral in de belasting van het knooppunt Trompsingel/Meeuwerderweg.

Ook minder kansrijk vinden we de transformatiegebieden Eemskanaalzone en Suikerfabriek. Ook hier heeft de kwalificatie 'minder kansrijk' niet te maken met het oordeel over de locaties als zodanig. Het betreft locaties met een groot ontwikkelpotentieel en een belangrijke rol in 'The Next City'. Deze locaties moeten echter nog worden ontwikkeld, met bijbehorende investeringsopgaven en faseringsrisico's. Er is een grotere afstand tot de binnenstad en vooralsnog ontbreekt een goede OV-ontsluiting. Tegelijkertijd liggen in deze ontwikkelopgave ook juist de kansen. Een muziekcentrum kan motor en identiteitsdrager zijn voor de gebiedsontwikkeling en de locatie kan zich tot broedplaats ontwikkelen en aanleiding zijn voor conceptverbreding. Kiezen voor deze locaties is vooral kiezen voor stedelijke ontwikkeling.

De resterende locaties Europapark, Westelijke Ringweg (Vinkhuizen-Zuid), Politie- en Brandweerlocatie Sontweg en Sontplein merken we aan als niet kansrijk (rood) voor de vestiging van een nieuw muziekcentrum. De locatie Westelijke Ringweg raden we vooral af vanwege het onzekere planperspectief en de planningshorizon. De locaties op en rond Europapark bieden door ligging en gebiedsprofiel geen meerwaarde voor een muziekcentrum, én vice versa. Dit geldt ook voor de locatie Sontplein. Het Sontplein is bedoeld voor grootschalige detailhandel en hier functioneel (en qua uitstraling) op ingericht. Dat verhoudt zich slecht tot een muziekcentrum en biedt weinig kans op wederzijdse versterking.

Zoals eerder opgemerkt ligt er geen locatie kant en klaar voor een nieuw muziekcentrum. Iedere locatie kent eigen voordelen én eigen opgaven. Deze samenvatten doet nauwelijks recht aan de verrichte analyse per locatie. Vanwege de diversiteit aan opgaven en sterk wisselende locatie-specifieke kenmerken is gekozen voor een waardering in de vorm van 'meer, minder- of niet kansrijk'.

Bij het lezen van de studie is het goed om u telkens af te vragen; heeft een bepaalde locatie meerwaarde voor het muziekcentrum en/of heeft het muziekcentrum meerwaarde voor de locatie. Daarnaast kan de vraag gesteld worden of een locatiekeuze zo dicht mogelijk bij de Binnenstad het leidende principe moet zijn of dat een dergelijk omvangrijke investering juist als kans en vliegwiel moet worden ingezet voor een grotere stedelijke ontwikkelingsopgave?





## 1. Inleiding

### 1.1 WELKE OPGAVE LIGT ER?

Voorliggend onderzoek is een verkenning van het beoogde gebouwprogramma voor een nieuw muziekcentrum in Groningen, de ruimtelijke vertaling van dit programma naar gebouwconcepten en een eerste verkennend onderzoek naar mogelijke locaties in Groningen.

Het onderzoek naar gebouw en locatie begint met een verkenning van de bandbreedte in programma/ambitie en de mogelijke omvang van het gebouwvolume om een indruk te krijgen van schaal. Dit leidt vervolgens tot de vraag: hoe past een nieuw muziekcentrum ruimtelijk op de verschillende locaties en wat betekent dit voor de omgeving, nu en in de toekomst?

De zoektocht naar de beste locatie voor een nieuw muziekgebouw is begonnen met een brede selectie van mogelijke locaties binnen de stad, in eerste instantie vooral op basis van beschikbare fysieke ruimte. We zijn daarbij uitgegaan van gewenste ingebruikname van het muziekcentrum in 2027.

De locaties zijn beoordeeld vanuit:

- betekenis: voor de stad als geheel;
- ruimtelijke inpassing: stedenbouwkundige mogelijkheden van inpassing op de locatie zelf;
- bereikbaarheid, voor verschillende modaliteiten en logistiek;
- haalbaarheid en afhankelijkheid.

Naast deze ruimtelijke analyse zijn de locaties ook beoordeeld vanuit de programmering en bedrijfsvoering door De Oosterpoort.

## 2. Wat is het gebouwprogramma, tot welk ruimtebeslag en type gebouwen leidt dit?

### 2.1 GEBOUWPROGRAMMA

Het spectrum voor de ruimtelijke verkenning van het nieuwe muziekcentrum is voor deze verkenningfase bepaald aan de hand van twee (aangenomen) programmatische modellen. Een minimaal model dat uitgaat van de huidige functionaliteit (aantal zalen en bestaande gebouwprogramma), vertaald in hedendaagse normeringen en kengetallen. Het tweede model (het maximale model) gaat uit van extra ambitie, onder andere door toevoeging van een nieuwe popzaal.

#### Minimale model | gebaseerd op het huidige programma

Bij dit programma wordt uitgegaan van een nieuw muziekcentrum met 3 zalen:

- **Grote Zaal**  
Klassieke-zaal met voorzieningen geschikt te maken voor popmuziek.  
1.800 zit- en staanplaatsen bij popconcerten / 1.150 zitplaatsen
- **Kleine Zaal**  
Multifunctionele zaal.  
750 zit- en staanplaatsen bij popconcerten / 450 zitplaatsen
- **Binnenzaal**  
Multifunctionele ruimte.  
ca. 250 staanplaatsen / 150 zitplaatsen

Overig:

- café
- restaurant
- ruimte foyers (totaal capaciteit van ca. 2.000 staanplaatsen)
- 5 flexibele ruimtes (break-out rooms)
- kantoren (+30% t.b.h Noord Nederlands Orkest)
- backstage (conform huidig)
- expeditie (5 loadingdocks) en opstel- en opslagruimte conform huidig
- 180.000 bezoekers concerten (2017)
- 450 parkeerplaatsen
- 1.200 fietsparkeerplaatsen

### Maximale model | gebaseerd op de nieuwe ambitie

Dit programma gaat uit van een nieuw muziekcentrum dat bestaat uit 4 zalen:

- **Popzaal** (referenties: 013, Tilburg en The Moody, Austin)
  - Schaalbaar van 3.000 stapplaatsen naar een kleinere capaciteit van zit- en stapplaatsen voor versterkte muziek en NNO klassiek/cross-over
  - relatief veel sta-plekken; geschikt voor festivals
  - horeca in de zaal
- **Klassieke zaal** (onversterkt) (referentie: huidige Grote Zaal, verkleind)
  - ca. 1.300 zit- en stapplaatsen / 900 zit
  - geschikt voor NNO-symfonie-orkest (onversterkt), incl. repetities
  - hoge akoestische kwaliteit, geschikt voor programmering wereldsterren klassiek
  - tevens geschikt voor versterkte muziek
  - tevens geschikt voor dans (groot gemonteerd), circus, amateurs
- **Zaal multifunctioneel** (referentie: huidige Kleine Zaal)
  - verschillende genres (jazz, klassiek, theater/cabaret, singer-songwriter)
  - driezijdige opstelling en lijstopstelling mogelijk
  - flexibeler gebruik dan huidige kleine zaal (verplaatsbare inschuiftribunes en vloerheffers).
  - Opties 500 tot 600 zitplaatsen, tot 1.000 stapplaatsen
- **Zaal lab/studio/oefenruimte** (referentie: huidige Binnenzaal)
  - Circa 350 stapplaatsen / 150 zitplaatsen
  - Lab-functie, amateur, comedy

Verdere aannames voor het maximale model:

- 345.000 bezoekers/jaar en ca. 500 geprogrammeerde evenementen
- dagelijkse programmering; deels ook overdag
- openbaar toegankelijk restaurant
- foyers ruim 2.800 personen sta
- Podiumtechniek/ artiesten: 3 loading docks voor de 4 zalen; 7 grote parkeerplaatsen/ camperplaatsen (privacy); 5 kleine parkeerplaatsen voor busjes
- Horeca: 1 loading dock (alle horeca gegroepeerd in gebouw)
- Algemeen bedrijfsvoering: 1 loading dock t.b.v. inrichting foyers bij festivals, beurzen enz. incl. bufferruimte.
- Overige ruimtes (break-out rooms, kantoren incl. NNO, opslagruimte, interne logistiek etc.)
- 700 parkeerplaatsen
- 1.750 fietsparkeerplaatsen



Referentie | 013, Tilburg



Referentie | The Moody, Austin

Prins Claus Conservatorium:

Aan het totale programma van de maximale modellen is ook een virtuele vlek toegevoegd met het totale oppervlak van het huidige programma (6.500 m<sup>2</sup> BVO volgens opgave architect) van het Prins Claus Conservatorium, waarvan overigens nog de vraag is of dit onderdeel wordt van de opgave.

Capaciteit grote popzaal:

Het maximale model is vooralsnog gebaseerd op 3.000 bezoekers, een impact-analyse van mogelijke vergroting naar een capaciteit van 3.500 bezoekers wijst uit dat dit leidt tot slechts een beperkte toename van het ruimtebeslag (ca. 200 m<sup>2</sup>); vergroting van de zaal, bijbehorende foyerruimte en voorzieningen.

## 2.2 GEBOUWCONCEPTEN

We gaan in de aannames bij de ruimtestaat en de daarop gebaseerde onderzochte modellen uit van één bouwvolume. Niet onderzocht zijn varianten waarbij het programma verdeeld wordt over meer (geschakelde of los van elkaar staande) volumes in plaats van alles onder een dak, omdat in deze fase niet kan worden overzien welke gevolgen dit heeft voor het ruimtegebruik, zoals de verdeling van publieks- en facilitaire ruimten. Verdergaande stapeling van zalen is uiteraard mogelijk, maar dit levert een (veel) hoger gebouw op, meer verticale afstand tussen de zalen onderling en de begane grond, meer ruimteverlies door verticaal transport en minder mogelijkheden in dubbelgebruik van ruimtes. Een aanvullende oplossing zou kunnen zijn een deel van het gebouw te verzinken.

Ten aanzien van stapeling van zalen gelden de navolgende afwegingen, die soms onderling strijdig kunnen zijn en in de vervolgfases nader zullen moeten worden gewogen:

**| Logistiek:** ideaal is dat de grote zaal op maaiveld ligt en de klassieke zaal daarnaast.

Bij stapeling:

- voor laden en lossen zijn één of meer vrachtwagenheffers nodig
- extra (rol)trappen, liften e.d. voor publieksstromen en vluchtwegen

**| Constructief:** bouwtechnisch is zowel naast elkaar bouwen als stapelen mogelijk. Beide opties hebben verschillende consequenties voor de constructie.

**| Akoestisch:** de concertzalen moeten onderling akoestisch gescheiden zijn en het gebouw moet akoestisch gezien gescheiden zijn van de omgeving. Bij stapeling is een zeer fors akoestisch pakket nodig.

**| Beleving:** stedenbouwkundig heeft het de voorkeur zo weinig mogelijk gesloten volumes op de begane grond te situeren. Wat betreft de sfeer in het muziekcomplex gaat het om de tussenruimtes tussen zalen en de aantrekkelijkheid van de route door het gebouw langs opeenvolgende zalen.

In paragraaf 2.1 hebben we een minimaal en een maximaal programma benoemd. We hebben drie varianten uitgewerkt voor het maximale programma (muziekcentrum met 4 zalen). Dit maximale programma laat een reële bandbreedte van 7.500 – 14.500 m<sup>2</sup> voor dit onderzoek laten zien wat betreft grondvlak (footprint) en bijbehorende bouwhoogtes.

Het minimale programma is ook verkend, en vraagt afhankelijk van de stapeling een footprint van ca. 7.500 tot 12.500 m<sup>2</sup>. Omdat het maximale programma het meest kritisch is ten aanzien van de potentiële locaties, is hier voor het vervolg op gefocust. De varianten treft u onderstaand nader uitgewerkt aan.

### Variant: Compact gestapeld

Waar minder ruimte beschikbaar is en de stedenbouwkundige context het vraagt, is een variant geschikt met alleen de grote popzaal op de begane grond en de klassieke zaal op een eigen constructie, boven een plint met publieksgericht programma. Dit levert binnen de gestapelde opties de meest compacte footprint van ca. 7.500 m<sup>2</sup> op en een bouwhoogte van ca. 38 m. De 7.500 m<sup>2</sup> footprint wordt gezien als kritische ondergrens, met een flinke ontwerppoging gericht op ruimtelijke inpassing en beleving binnen het gebouw (met name bij festivals). In deze variant wordt uitgegaan van plaatsing van een deel van het programma (ca. 6.000 m<sup>2</sup>) in de kelder.

### Variant: Grote zalen op begane grond

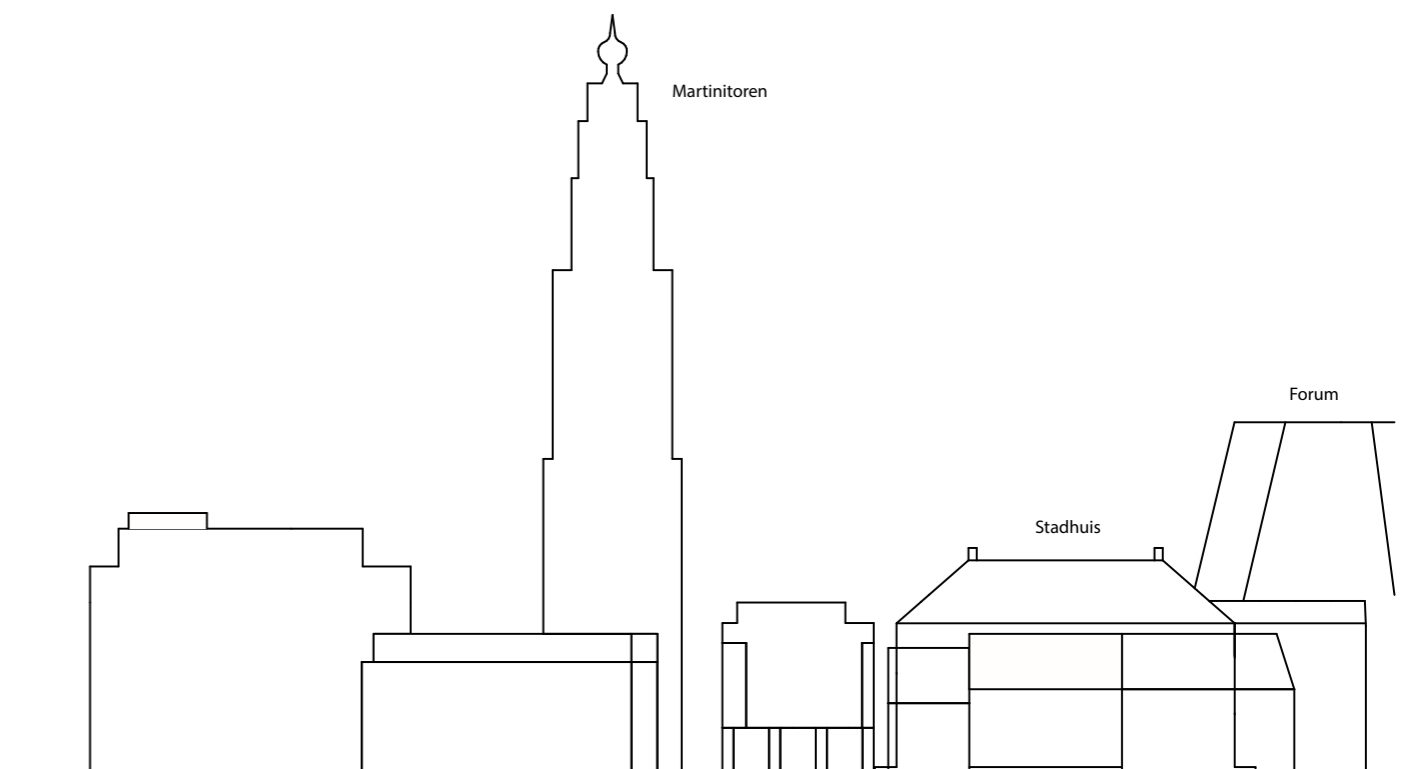
Grote popzaal en klassieke zaal met bijbehorende (foyer) ruimtes op de begane grond, beide op eigen constructie en (met dilatatie) ruimtelijk van elkaar gescheiden. De twee kleinere zalen kunnen boven de grote zalen geplaatst worden. Bouwtechnisch is dit wellicht gunstig, echter is de plaatsing van twee grote gesloten volumes op de begane grond voor de ruimtelijke inpassing in de stad minder wenselijk. Deze variant levert binnen de gestapelde opties een footprint op van ca. 10.000 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van ca. 30 m. Ook in deze variant wordt uitgegaan van plaatsing van een deel van het programma (ca. 6.000 m<sup>2</sup> berguimten) in de kelder.

### Variant: Nevenschikking op niveau 1 (Harpa-model)

Waar de ruimte het toelaat en een open plint gewenst is, kunnen de zalen in een opgetilde nevenschikking worden geplaatst. In dit model worden de vier zalen naast elkaar gesitueerd op niveau 1, met eronder de publieks- en logistieke functies (dit is een model dat we veel zien in andere steden (o.a. Harpa in Reykjavik, OCC Spuikwartier in Den Haag), wat ruimtelijk veel mogelijkheden biedt vanwege het open karakter van de begane grond. Dit levert binnen de gestapelde opties een footprint van ca. 14.000 m<sup>2</sup> op met een bouwhoogte van ca. 26 m.

Ter referentie:

- Martinitoren 97 m hoog;
- Groninger Forum: 45 m hoog;
- Stadhuis 27 m hoog





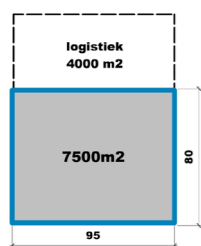
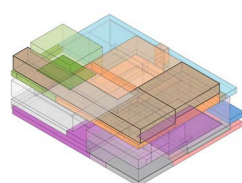
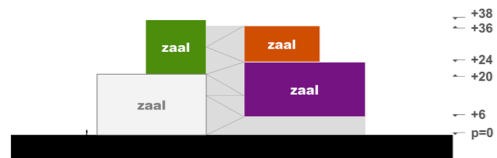
Deze mogelijke gebouwconcepten zijn vertaald naar drie footprints, als eerste toets aan de fysiek beschikbare ruimte op verschillende locaties in de stad. In hoofdstuk 5 Locatiestudie worden de onderzochte locaties in beeld gebracht met deze drie varianten ingetekend op schaal, waarmee het benodigde ruimtegebruik per locatie inzichtelijk wordt gemaakt.

**Logistieke ruimte**

Naast een gebouwfootprint is in de modellen met een zwarte stippellijn de benodigde ruimte voor logistiek (opstelplekken en manoeuvreerruimte) ingetekend (zie ook bijlage 1). Deze ruimte kan in de meeste gevallen niet gevonden worden naast het gebouw en zal dan noodzakelijkerwijs onder of binnen het gebouw moeten worden gesitueerd.

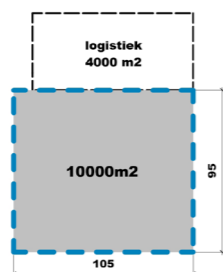
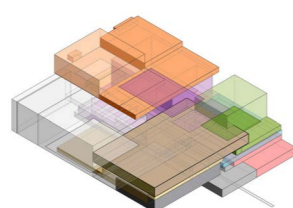
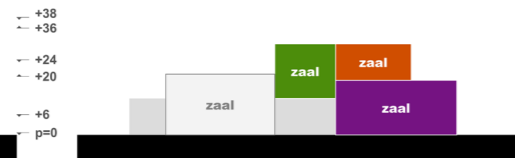
**Compact gestapeld**

FOOTPRINT 7.500 M2



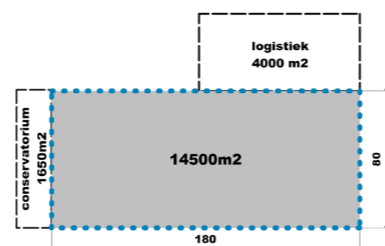
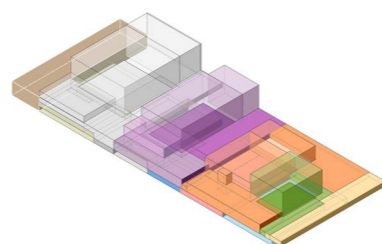
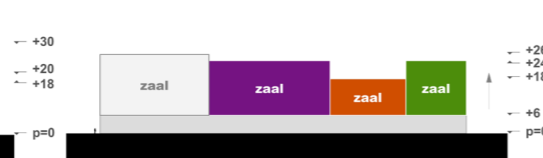
**Grote zalen op begane grond**

FOOTPRINT 10.000 M2



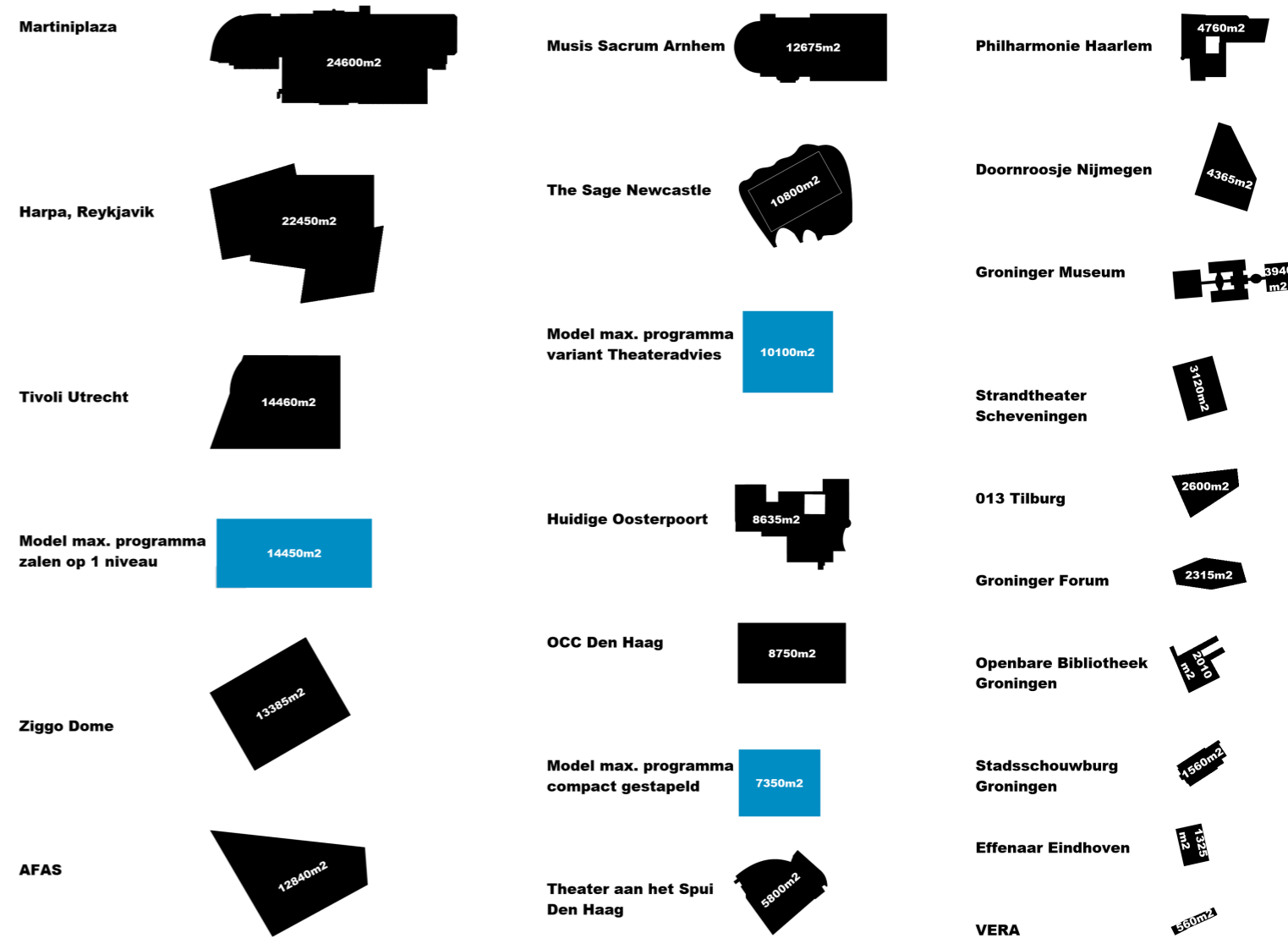
**Nevengechikt**

FOOTPRINT 14.500 M2



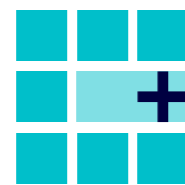
**2.3 STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING**

Om een beeld van de schaal van het voorgestelde programma te geven, volgt hieronder een schaalvergelijking aan de hand van footprints. Naast de bestaande Oosterpoort zijn een aantal Groningse gebouwen met publieke functies weergegeven, aangevuld met de projecties van bovenstaande 3 varianten en een aantal referenties voor het nieuwe muziekcentrum.

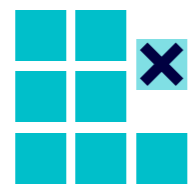


Het nieuwe muziekcentrum kan stedenbouwkundig als gebouwcomplex op verschillende manieren worden ingepast, afhankelijk van de zone in de stad en de precieze locatie. Voegt het gebouwcomplex zich in het stadsweefsel of niet, is het één gebouw of bestaat het uit afzonderlijke bouwdelen, hecht het gebouw zich aan infrastructuur of aan een representatieve openbare ruimte, maakt het gebouw deel uit van een bouwblok in combinatie met ander programma? In de locatieanalyse worden per locatie de relevante opties voor stedenbouwkundige inpassing in de vorm van onderstaande pictogram(men) getoond.

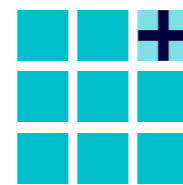
Naast het gebouw zelf dat als publiek muziekcentrum gastvrijheid zou moeten uitstralen, is ook bredere gebiedsprogrammering een sleutel tot succesvol gebruik. Daarbij maakt de ligging in de stad het verschil; de binnenstad biedt een rijk gevarieerde en aantrekkelijke omgeving voor een nieuw muziekcentrum, terwijl in nieuwe ontwikkelgebieden deze kwaliteiten nog op gang moeten worden gebracht. Als voorbeeld kan de High Tech campus Eindhoven worden genoemd, waar bewust geprogrammeerd wordt op ontmoeting en uitwisseling, dit geldt voor zowel de gebouwen als de openbare ruimte. Een aantrekkelijke openbare ruimte met verblijfskwaliteit en liefst onderdeel van een route, is belangrijk als omgeving voor het muziekcentrum, waar mensen graag willen zijn en spontane ontmoetingen plaats kunnen vinden. Mogelijk kunnen (programma)onderdelen van het muziekcentrum deels naar buiten worden gebracht.



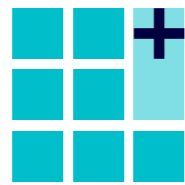
aan pleinpark



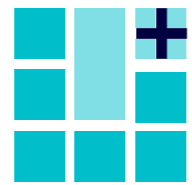
icoon



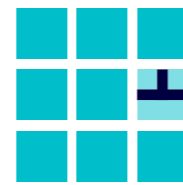
bouwblok



binnen bouwblok met ander programma



aan infralijn

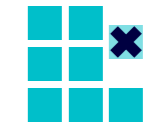


open bouwblok



spreiding over meerdere bouwblokken

Inpassing stedenbouw



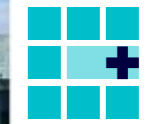
1. Solitair; veelal als iconisch gebouw

Hierbij plaatst het gebouw zich buiten de bebouwingstructuur en wordt een positie gekozen waarbij het gebouw zich middels verschillende zichtlijnen toont.



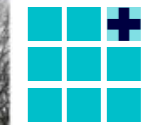
2. Solitair; maar verbonden met infrastructuur

Hierbij richt het gebouw zich frontaal op open water of andere structuurlijn; veelal waterkant en zichtlocatie.



3. Aan een open plein of park; veelal met formele voorkant

Hierbij richt het gebouw zich op de openbare ruimte en verleent aan deze ruimte betekenis.



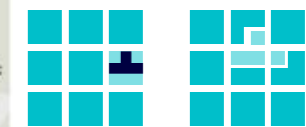
4. Het gebouw vormt zelfstandig een bouwblok

Hierbij vult het gebouw een bouwblok van het (bestaande) stedelijk weefsel.



5. Het gebouw maakt deel uit van een bouwblok.

Hierbij past het gebouw binnen een bouwblok, maar wordt dit bouwblok uitgevuld met ander programma.



6. Open bouwblok

Het gebouwcomplex opent zich binnen een bouwblok of is verdeeld over meer bouwblokken; de openbare ruimte en foyer- en festivalruimte loopt in elkaar over.





### 3. Waar hebben we op getoetst?

De locaties zijn beoordeeld vanuit:

- | **betekenis**: voor de stad als geheel;
- | **ruimtelijke inpassing**: stedenbouwkundige mogelijkheden van inpassing op de locatie zelf;
- | **bereikbaarheid**, voor verschillende modaliteiten en logistiek;
- | **haalbaarheid en afhankelijkheid**.

Naast deze ruimtelijke analyse zijn de locaties ook beoordeeld vanuit programmering- en bedrijfsvoeringsperspectief van De Oosterpoort.

#### 3.1 BETEKENIS

Naast de fysieke ruimtelijke inpassing van een gebouw kan de locatiekeuze breder benaderd worden vanuit de vraag: wat is de betekenis van een nieuw muziekcentrum voor de stad? We onderzoeken hierbij waar de vestiging van het nieuwe muziekcentrum mogelijk kan leiden tot een ruimtelijke, maatschappelijke, economische en/of culturele meerwaarde. Door de komst van het nieuwe muziekcentrum in bestaand stedelijk gebied kan een positieve wisselwerking ontstaan met reeds aanwezige functies. Het muziekcentrum kan daarnaast in nieuwe gebiedsontwikkeling juist fungeren als katalysator voor het ontstaan van nieuwe stedelijkheid. Vooral in deze gebieden met een lagere dynamiek en stedelijke druk kan het muziekcentrum bijvoorbeeld ook een broedplaats zijn voor start-ups, talentontwikkeling en kruisbestuiving tussen muziek en overige culturele en/of onderwijsfuncties.

De Next City is de visie op de toekomstige ontwikkeling van de stad Groningen. Centraal in de Next City staat het behouden en versterken van de leefkwaliteit. Dit doen we o.a. door:

**1 | Compacte stad**: dit principe gaat uit van intensief ruimtegebruik. Daarbij is de gedachte dat ook grote voorzieningen zo veel mogelijk binnen de bestaande stad worden gehuisvest, waarmee de stad compact blijft en reisbewegingen worden beperkt. Belangrijke vestigingsfactoren zijn: nabijheid van de binnenstad en OV-knooppunten. We kiezen ervoor om een groter gebied te beschouwen als de binnenstad om de overdruk op de binnenstad op te vangen. De vraag naar belangrijke (groot)stedelijke functies faciliteren we in en rond die verruimde binnenstad.

**2 | Groei en verdichting**: Dit doen we door een groter gebied te beschouwen als de binnenstad en (groot)stedelijke functies te faciliteren in en rond die verruimde binnenstad en daarnaast wijkcentra te versterken. Daarnaast zien we groeikansen in transformatiegebieden langs de oude structuurlijnen (Eemskanaalzone, Reitdiepzone, Suikerfabriekterrein), waar oude industriegebieden geleidelijk van functie veranderen.

**3 | Inclusieve stad**: iedereen doet mee. Hierbij is aandacht voor achterblijvende stadsdelen en het verbeteren van interwijk-verbindingen.

We hebben het perspectief van Next City meegenomen in de locatiestudie.



Afbeelding 1  
The Next City; groei in/rond binnenstad en in transformatiezones

## 3.2 RUIMTELIJKE INPASSING

De onderzochte locaties voor mogelijke vestiging van het nieuwe muziekcentrum liggen in verschillende zones, die elk verschillende kansen bieden en andere eisen stellen aan de inpassing van een nieuw muziekcentrum.

Om die reden worden bij de beoordeling van de locaties vanuit ruimtelijk - en ontwikkelingsperspectief accenten anders gelegd, afhankelijk van de ligging in de stad.

We onderscheiden locaties in:

- de historische binnenstad;
- locaties in een zone rond de binnenstad;
- locaties in de transformatiezones (voormalige industrie).

Deze gebiedsdelen worden in hoofdstuk 4 Zones kwalitatief beschreven vanuit ruimtelijk strategisch perspectief, gevolgd door een uitwerking en beoordeling van de onderzochte locaties in hoofdstuk 5.

Naast een stedenbouwkundige analyse naar de ruimtelijke potentie van locaties en de noodzaak van een goede bereikbaarheid, spelen andere criteria evenzeer een belangrijke rol in de zoektocht naar geschikte locaties, zoals de belevingswaarde. De Oosterpoort schrijft hier over:

“We zijn een theater- en concertorganisatie. We willen in het hart van de samenleving het podium bieden aan belangwekkend en aanstormend talent en brengen de ontmoeting tot stand met een zo breed mogelijk publiek, voor een unieke live ervaring.”

Het gebouw en de locatie van het Muziekgebouw Groningen dient deze missie optimaal te ondersteunen. In de nota ‘ONTMOET BELEEF’ staat omschreven hoe we de toekomst van het Muziekgebouw Groningen voor ons zien.

Naast de keuze voor een artiest of gezelschap bepalen het gebouw en de locatie in hoge mate de beleving van een totale uitgaansbeleving. Alle ervaringen zijn van invloed op elkaar. Vaak is de eerste indruk bepalend voor de beleving. Wanneer de voor de hand liggende parkeergarage vol is en er een alternatief moet worden gevonden in zeer beperkte tijd, moet het personeel van het Muziekgebouw en de artiest wel heel erg goed zijn om die ervaring goed te maken. En wanneer men na afloop van het concert in de parkeergarage 20 minuten moet wachten voordat die kan worden verlaten, is het concert in de beleving alweer helemaal vergeten. Dat geldt ook voor de artiest en de leveranciers.

Omdat beleving, locatie en bereikbaarheid zo belangrijk zijn, dienen ze mee te wegen bij de te maken keuzes.

## 3.3 BEREIKBAARHEID

### Algemeen

De locatie van een nieuw muziekcentrum heeft gevolgen voor de bereikbaarheid met de afzonderlijke modaliteiten (vormen van vervoer). Voor het functioneren van het Muziekcentrum is de bereikbaarheid met alle modaliteiten belangrijk. Het gaat om grote aantallen bezoekers en logistieke stromen die direct gerelateerd zijn aan de programmering. De bezoekers van De Oosterpoort komen voor iets minder dan de helft uit Groningen. Iets meer dan de helft komt uit de regio en verder. Vanuit Groningen is de bereikbaarheid met de fiets erg belangrijk en daarnaast te voet of het openbaar vervoer. Vanuit de regio en daarbuiten het openbaar vervoer en de auto.

De bereikbaarheid van het muziekcentrum is dan ook een belangrijk criterium bij de locatiekeuze. Voor deze bereikbaarheid is er onderscheid naar doelgroepen.

Aan de publiekscant zijn er de bezoekers met verschillende modaliteiten, waarbij de kwaliteit van de bereikbaarheid met alle modaliteiten en de ruimtebehoefte voor parkeren (auto en fiets) een belangrijke rol spelen. Voor de bereikbaarheid met langzaam verkeer is een ligging in het centrum beter, dan een excentrische ligging aan de rand van de stad. Aan de facilitaire kant is er personeel, horeca, bands, materiaal en overig, waarbij vooral de logistieke aanvoer en ruimtebehoefte op de locatie en de eventuele overlast voor de omgeving een belangrijke rol spelen. Het is belangrijk dat publieks- en facilitaire stromen elkaar niet of zo min mogelijk kruisen.

### Uitgangspunten waardering locaties

Voor de bereikbaarheid wordt per locatie een kwalitatieve beschrijving gegeven, waarbij de volgende onderdelen aan bod komen:

| **Langzaam verkeer:** voor de bereikbaarheid met langzaam verkeer (fiets/voet) is een ligging in het centrum beter dan een excentrische ligging.

| **Openbaar vervoer:** bij de beoordeling van de locaties is uitgegaan van de volgende classificatie. In de directe nabijheid van het Hoofdstation is het openbaar vervoer uitstekend. Nabij station Europapark of binnen loopafstand naar het Hoofdstation scoort goed. Direct nabij een bus-knooppunt redelijk tot goed, redelijk nabij belangrijke buslijnen en slecht indien aan voorgaande niet wordt voldaan.

| **Auto:** voor de auto bereikbaarheid is de ligging aan de Ring als beste beoordeeld, vervolgens direct aan de stedelijke hoofdstructuur. Ook is de bereikbaarheid in met name de avondspits meegewogen.

| **Logistiek:** voor de logistiek is de bereikbaarheid met grote trucks bekeken. Tevens is gekeken naar de aanwezige ruimte op de locatie en de inpasbaarheid van de logistiek. Ook is de overlast door vrachtverkeer (geluid, verkeersveiligheid) voor de (woon)omgeving een belangrijk criterium.

| **Nabijheid Binnenstad:** Voor locaties binnen de Diepenring is de nabijheid als uitstekend gewaardeerd, in de directe schil daaromheen (vergrote binnenstad) goed, daarbuiten redelijk of slecht al naar gelang afstand en barrières.



### 3.4 HAALBAARHEID EN AFHANKELIJKHEDEN

Bij het locatie onderzoek voor een nieuw muziekcentrum is gekeken naar verschillende afhankelijkheden die (mogelijk) gevolgen hebben voor de haalbaarheid en tijdige realisatie (in gebruik name is voorzien 2027).

#### Eigendom van de grond

Belangrijk aspect bij het locatie onderzoek is de beschikbaarheid van de grond. Hoe meer eigenaren in een gebied, des te ingewikkelder, tijdrovender en duurder het verwerven van de grond over het algemeen is.

#### Bodem, archeologie, ondergrond, kabels en leidingen

De bodem kan sterk bepalend zijn voor de uiteindelijke realisatiekosten van een muziekcentrum. Het gaat hierbij om bodemverontreiniging, kabels en leidingen, archeologie en mogelijke explosieven.

#### Wisselwerking met de omgeving

Een muziekgebouw stelt specifieke eisen aan de omgeving. Het gaat hierbij om logistiek, om geluid en om de inpassing in bestaand stedelijk gebied (bijvoorbeeld monumenten of beschermde stadsgezichten).

#### Raakvlakken met andere projecten/ontwikkelingen

Andere projecten of ontwikkelingen kunnen effect hebben op de planning van een nieuw muziekgebouw, zoals bouwlogistiek en verminderde bereikbaarheid, maar ook meeliften bij aanleg van infrastructuur en een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte.

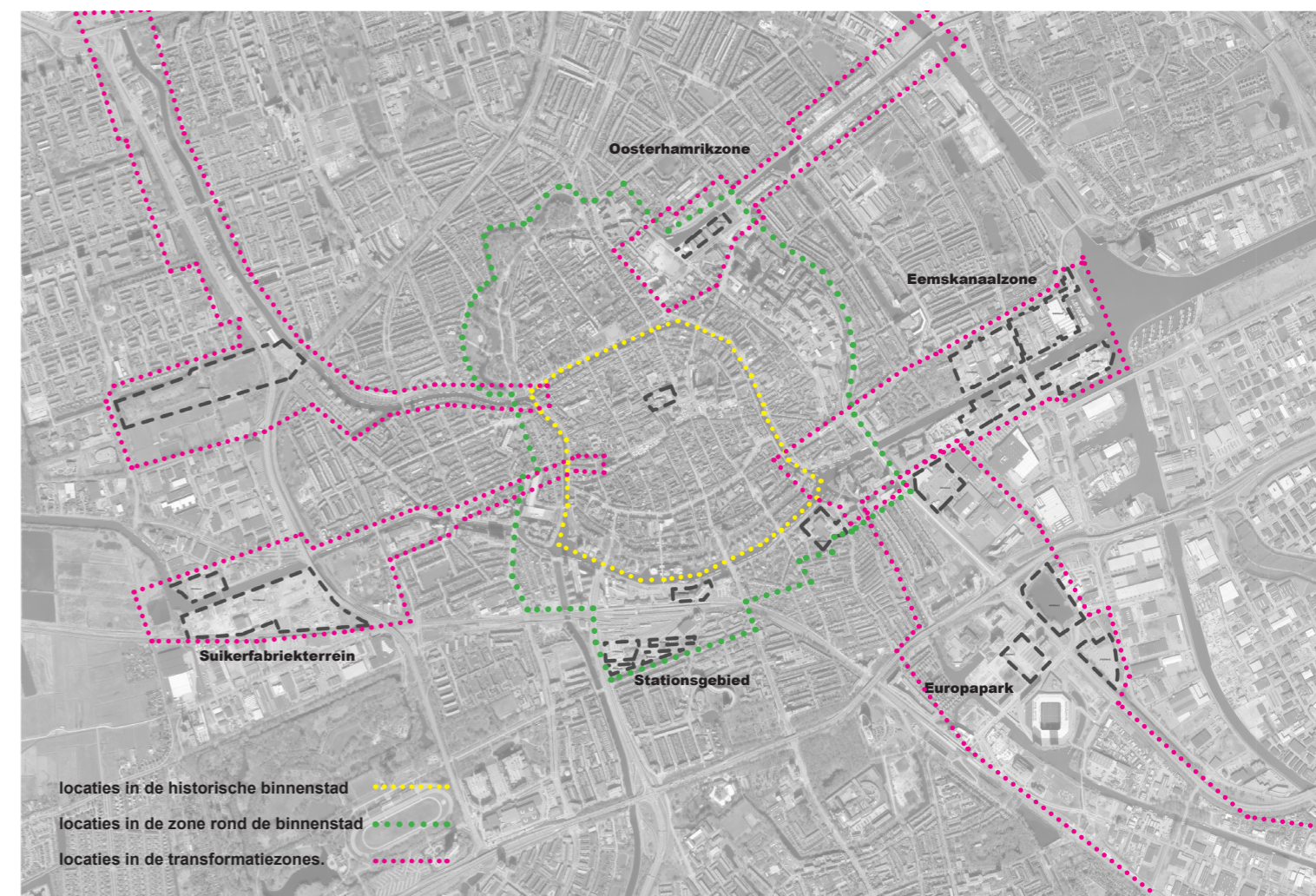
#### Gecombineerd gebruik van faciliteiten

Op bepaalde plaatsen kunnen faciliteiten gedeeld worden met andere partijen waardoor er minder geïnvesteerd hoeft te worden. Meest in het oog springende faciliteit is het parkeren. Met name ondergronds parkeren is erg kostbaar.

## 4. In welke zones zoeken we?

### 4.1 INLEIDING

We onderscheiden in deze verkenning drie zoekgebieden die aansluiten bij de ruimtelijke strategie van The Next City: Binnenstad (binnen de diepenring), de zone rond de binnenstad (de 'grotere' binnenstad) en de transformatiegebieden. De kaart laat zien dat hiermee een redelijk evenredige verdeling over de stad van onderzochte locaties wordt bereikt.



## 4.2 BINNENSTAD

### Ruimtelijk

Het fijnkorrelig historisch stadsweefsel verhoudt zich moeizaam met de grote schaal van een nieuw muziekcentrum. De bouwvolumes van de zalen nemen al snel een (groot deel van een) bestaand bouwblok in, waarmee in aansluiting op het stadsweefsel schaalconflicten optreden. In de binnenstad is de openbare ruimte met het sterk gemengde programma en een levendige plint juist dé grote waarde. De grote en veelal gesloten volumes van een muziekcentrum, met een beperkt programma in de vorm van een openbare plintfunctie, zijn strijdig met dit beeld en daarmee ongewenst. Daarbij moet opgemerkt worden dat fysiek nauwelijks ruimte te vinden is; zonder sloop van bestaande bebouwing is situering in de binnenstad onmogelijk (of zeer kostbaar). Stapeling is feitelijk onontkoombaar en dit leidt al snel tot strijdigheid met de historische binnenstad.

De gevoeligheid van het bouwen van een groot muziekcomplex in de binnenstad, in een bijzondere context met archeologisch en cultuurhistorische waarde en veel belangen, maken het ontwerpproces complex, plankosten hoog en procedures langdurig.

### Bereikbaarheid

Wat betreft openbaar vervoer is de binnenstad goed bereikbaar, vanaf het Hoofdstation of met de bus is de gehele binnenstad te voet bereikbaar. Er zijn meerdere bushaltes in het centrum. Het fijnmazige systeem van openbare ruimte met accent op gebruik door voetgangers- en fietsers maakt inpassing van grootschalige logistiek in de binnenstad erg lastig. De bereikbaarheid voor logistiek qua routing van en naar de binnenstad is matig. Vanwege de gemengde functies en hoge druk op de binnenstad wordt grootschalige logistiek al snel als overlast ervaren. Venstertijden (ochtenduren voor laad- en losverkeer) conflicteren met de onregelmatige logistiek bij muziekacts. Bezoekers met de auto zijn aangewezen op de bestaande parkeervoorzieningen in of nabij de binnenstad waarna lopend het muziekcentrum kan worden bereikt.

Uiteindelijk zijn wel locaties overwogen binnen de Diepenring, maar om redenen van het forse ruimtebeslag, de gevoelige stedenbouwkundige inpassing, moeizame logistiek en langdurige procedures afgefallen. De Grote Markt Noordzijde en de Casinolocatie zijn verkend maar afgefallen wegens slechte logistiek, complexe ruimtelijke inpassing, langdurige procedures en afhankelijkheid van grondeigenaren.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

Over deze zone zegt de Oosterpoort het volgende: vanuit beleving scoort de de binnenstad goed, maar de bereikbaarheid met auto's is slecht. Voor artiesten en publiek bij festivals is het heel fijn dat er hotels op 5 minuten loopafstand zijn. Deze zone draagt bij aan de continuïteit en de verdere ontwikkeling van onze programmering en festivals, zoals Eurosonic Noorderslag. Kansen voor de horeca. Levendige context.

## 4.3 ROND DE BINNENSTAD

Dit betreft een zone net buiten de Diepenring, de vergrote binnenstad uit de Next City-visie met het Stationsgebied-Zuid en -Noord, Trompsingel (huidige locatie Oosterpoort) en Vrydemalaan (Ebbingekwartier).

### Ruimtelijk

In deze ring om de binnenstad ligt ruimte om de groei van de binnenstad deels op te kunnen vangen, in het bijzonder voor functies waar qua maat en/of gebruik geen plek is in de historische binnenstad. De loopafstand van en naar de binnenstad is nog acceptabel, zodat het muziekcentrum aanvullend wordt op het aanbod van de binnenstad en er een wisselwerking in gebruik kan ontstaan. Een nieuw muziekcentrum kan echter ook een aanjager zijn van nieuwe ontwikkeling zoals bijv. in het nieuwe stationsgebied. Zoals ook in het verleden gebeurde met uitplaatsing van grotere functies buiten de historische stad, bestaat binnen het stadsweefsel in deze zone ruimte voor bebouwing van een grotere schaal en hogere bouwhoogtes. Wel vraagt de ruimtelijke inpassing altijd om een zorgvuldige afstemming op de aanwezige schaal en het functioneren van de omgeving. Zo veel mogelijk moet worden voorkomen dat achterkanten ontstaan en het gebouwcomplex zich niet goed invoegt in het stadsweefsel. In deze zone is de openbare ruimte niet vanzelfsprekend van een hoge kwaliteit zoals in de binnenstad en vraagt aanpassingen als ontvangstruimte ten behoeve van een muziekcentrum. Een nieuw muziekcentrum vereist een openbare ruimte van formaat en met verblijfskwaliteit als ontvangst- en ontmoetingsruimte.

### Bereikbaarheid

Wat betreft openbaar vervoer is deze zone goed tot redelijk bereikbaar. Twee potentiële locaties liggen in het te ontwikkelen stationsgebied zelf en zijn optimaal bereikbaar. De bereikbaarheid voor auto's en logistiek is een stuk beter dan in de binnenstad, maar er kan sprake zijn van congestie op invalswegen tijdens de spits. Voor een aantal locaties liggen plannen klaar om de bereikbaarheid te verbeteren (bijv. de Oosterhamrikzone of stationsgebied). Logistieke routes zijn redelijk kort vanaf de ring of A7/A28, zeker na aanleg van de geplande verbeteringen. Ook in de toekomst zullen deze invalswegen, vanwege hun grote stedelijke belang, altijd onder druk staan. Aandacht is nodig voor kruising van logistieke- en autoroutes en langzaam verkeer routes van en naar de binnenstad. Per locatie moet worden bezien of autoparkeren kan worden gedeeld met andere functies.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

Over deze zone zegt de Oosterpoort het volgende: het publiek treft hier dicht bij de binnenstad voldoende beleving aan, en de bereikbaarheid vanuit de wijken, de regio en het land is hier met alle vervoersmiddelen optimaal en duurzaam. Voor artiesten en publiek bij festivals is het heel fijn dat er hotels op 10 tot 15 minuten loopafstand zijn. Deze zone draagt bij aan de continuïteit en de verdere ontwikkeling van onze programmering en festivals, zoals Eurosonic Noorderslag. Kansen voor de horeca en exploitatie.

#### 4.4 TRANSFORMATIEGEBIEDEN

Dit betreft de zones langs oude structuurlijnen (veelal kanalen) die van kleur veranderen en de komende periode getransformeerd worden van werkgebieden naar gemengde stedelijke woongebieden, zoals de Eemskanaalzone en het Suikerfabriekterrein.

##### Ruimtelijk

De locaties in de Eemskanaalzone en het Suikerfabriekterrein verdienen een beoordeling vanuit het perspectief van toekomstige ontwikkeling. Hier ontbreekt nu veelal (nog) een stedelijk weefsel, de aanwezige structuren zijn industrieel en functioneel van aard. Er mist herkenbare openbare ruimte als drager van het weefsel, de bebouwing is amorf en mist ruimtelijke samenhang. Er zijn forse voorinvesteringen noodzakelijk om de gebieden te kunnen ontwikkelen. Maar de ligging tussen stad en buitengebied maakt ze zeer kansrijk als woon- en werkgebied. De locaties in het Europapark bevinden zich al in een verdere fase van transformatie, hier is meer sprake van menging, zij het alleen op blokniveau. De kwaliteit van de openbare ruimte laat te wensen over; er mist verblijfskwaliteit; 'straatleven' met een levendige plint.

Voor deze transformatiegebieden zijn reeds plannen voor woningen en overige functies in ontwikkeling en voor het Europapark ook al in uitvoering, gebruik makend van de aanwezige structuurlijnen, resten van industriële bebouwing etc. Wat de toegevoegde waarde van een nieuw muziekcentrum binnen de transformatiezones kan zijn, verschilt per locatie. De inpassing van een nieuw muziekcentrum is ruimtelijk zonder meer mogelijk in al deze gebieden. De vraag is echter wat een monoliet gebouw met één voordeur en alle gebouwprogramma onder één dak, bij zou kunnen dragen aan de levendigheid van deze nieuwe stadsdelen, buiten de programmering van de zalen zelf en het bijbehorende publiek. Het verdient aanbeveling in een vervolgfase nader onderzoek te doen naar een nieuw gebieds- en gebouwconcept dat zich eigent voor specifiek deze transformatiegebieden. Voor een kruisbestuiving met ander programma, sociaal, cultureel of onderwijs en start-ups, vraagt dit wellicht om een nieuw gebouwconcept dat minder monolithisch is, zich meer opent, op de openbare ruimte gericht is met verschillende programmaonderdelen zoals restaurant, café, lab- en oefenruimte, break-outrooms en foyers, kantoren etc. Een dergelijk meer samengesteld gebouwencomplex kan zich goed in een nog ontwikkelende omgeving invoegen, mogelijk gefaseerd, kan gemakkelijker van functie veranderen, groeien en krimpen.

##### Bereikbaarheid

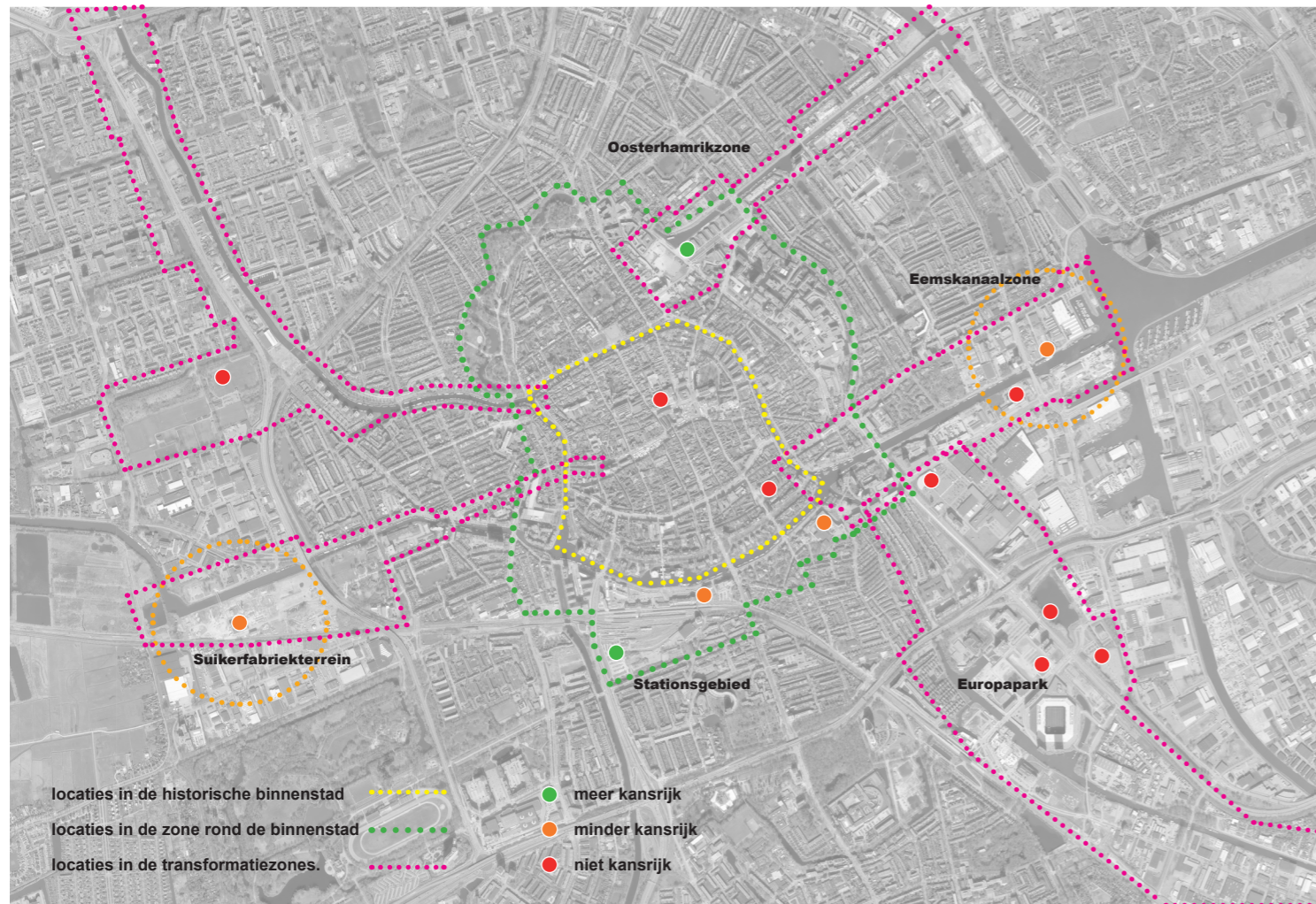
Wat betreft openbaar vervoer zijn de transformatiegebieden slecht tot redelijk bereikbaar. De bereikbaarheid voor auto's is via de ring in beginsel goed, maar dit kan per perceel/locatie-specifiek nadrukkelijk verschillen. Logistieke routes zijn redelijk kort vanaf de ring. De planontwikkeling biedt nog alle ruimte om de logistieke routes en de aansluitingen op het muziekcentrum goed te ontwerpen.

Auto-parkeren kan mogelijk worden gedeeld met andere functies in een centrale voorziening, hetzij in een eigen garage, waarbij moet worden opgemerkt dat in deze gebieden de auto niet leidend is voor de inrichting, het primaat ligt bij gebruik door de fiets en voetganger. De aansluiting op het fietsnetwerk van en naar de binnenstad is redelijk, plannen liggen klaar voor een grote verbeterslag (Hoendieproute naar Suikerunie, Zuiderplantsoen en Helperzoom, visie Eemskanaalzone).

##### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

Over deze zone zegt de Oosterpoort het volgende: de omgeving (woningen en MKB) levert niet echt allure voor publiek en artiesten van het muziekgebouw. Overtuigende plannen voor een bij het muziekgebouw passende ontwikkeling zijn er nog nauwelijks. Geen hotels in de directe nabijheid. De continuïteit van de eigen programmering is wel uitstekend op deze locatie. De binnenstad profiteert niet mee en is geen selling point meer in onze benadering van publiek en artiesten.





## 5. Locatiestudie

### 5.1 INLEIDING

In totaal zijn circa 15 potentiële locaties voor het nieuwe Muziekcentrum beoordeeld, en aan de hand van de genoemde criteria geïnclassificeerd als *meer kansrijk*, *minder kansrijk* en *niet kansrijk*.

Benadrukt wordt dat de classificering naar kansrijkheid niets zegt over de potentie, kwaliteit of ontwikkelkansen van een locatie als zodanig.

De mate van kansrijkheid van een locatie is direct gekoppeld aan de geschiktheid van de locatie voor realisatie van het muziekcentrum in de gestelde periode. In deze waardering speelt een veelheid aan factoren, uiteenlopend van stedenbouwkundige inpassing, tot haalbaarheid en bereikbaarheid. Per locatie wordt een toelichting gegeven op de kansen en bedreigingen.

#### Meer kansrijk:

- Stationsgebied zuidzijde
- Vrydemalaan

#### Minder kansrijk:

- Eemskanaalzone oost en west van Berlagebrug
- Eemskanaalzone Containerterminal
- Suikerfabriekterrein
- Stationsgebied Noordzijde
- Trompsingel/ Stationsweg

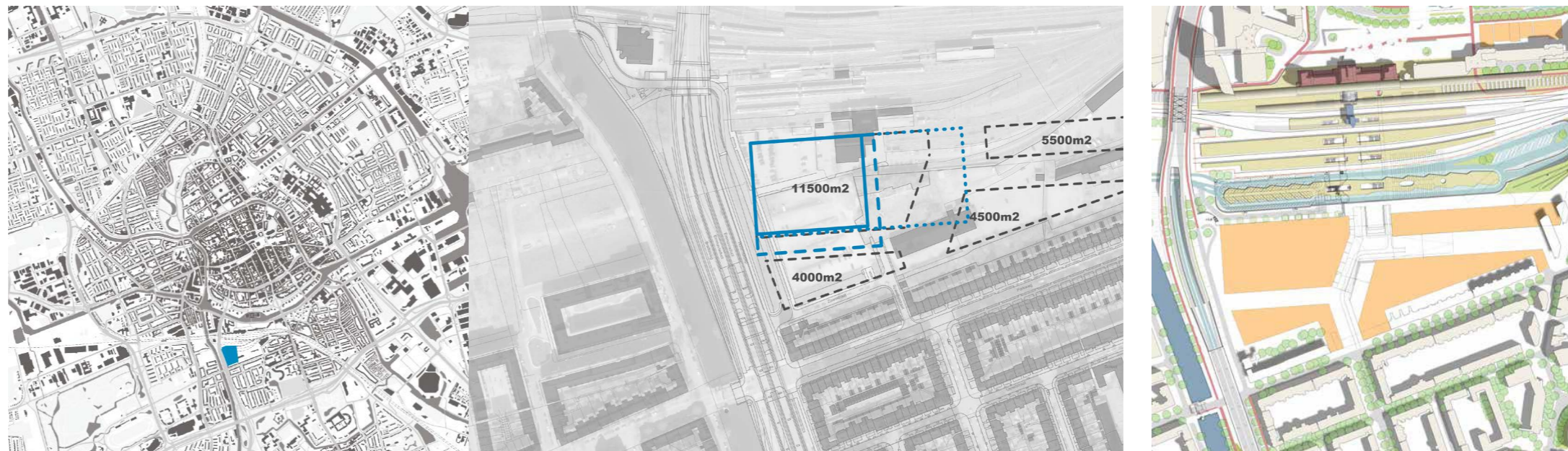
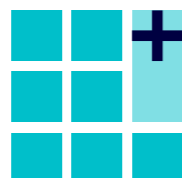
#### Niet kansrijk:

- Bedrijventerrein Hoendiep
- Noordwand Grote Markt
- Sontplein/ Europaweg
- Politie/Brandweer Sontweg
- Westelijke ringweg/ Vinkhuizen-Zuid
- Skivijver (Europapark)
- P3 (Europapark)
- Boumaboulevard P2 (Europapark)





## 5.2 STATIONSGBIED ZUID ZONE: VERRUIMDE BINNENSTAD



### Betekenis

Het muziekcentrum kan een grote impuls geven aan de kwaliteit van het nieuwe zuidelijke stationsplein met uitstraling op het gehele stationsgebied. Het muziekcentrum is een aantrekkelijke functie in het nieuwe stationsgebied waarmee de relatie tussen de binnenstad en de zuidelijke stadsdelen verbetert. Het muziekcentrum manifesteert zich op deze zichtlocatie zowel aan het autoverkeer als de trein- en busreiziger en in het gebied zelf aan het nieuwe zuidelijke stationsplein.

### Ruimtelijke inpassing

Het stedenbouwkundig plan stelt eisen aan het muziekcentrum met het oog op een afgewogen gebiedsontwikkeling, waarin een levendige plint en een fraaie openbare ruimte (met onder meer het nieuwe stationsplein-zuid) 24/7 een aantrekkelijk gebied waarborgen. Aandacht moet uitgaan naar de inpassing van het grootschalige muziekcentrum ten opzichte van de gewenste menselijke schaal van de gevels in de straten.

Het (noord)westelijk kwadrant is groot genoeg om meerdere gestapelde varianten te kunnen maken, met dien verstande dat logistiek en parkeren altijd onder of in het gebouw moeten worden opgelost. In de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan kan een goede logistiek gecreëerd worden, met gesloten programmadelen goed gepositioneerd.

### Bereikbaarheid

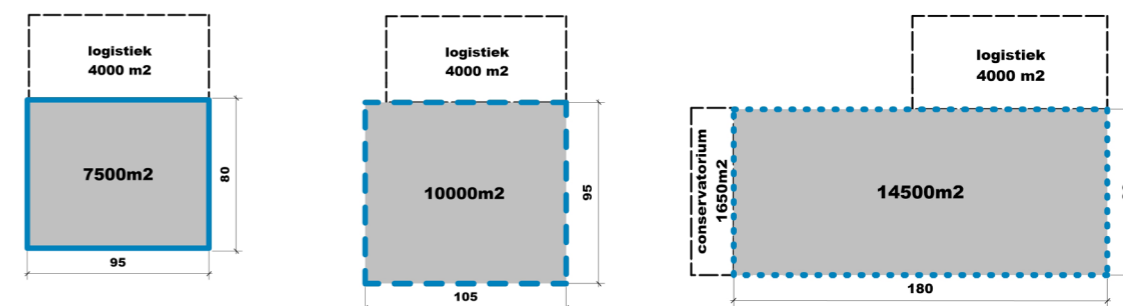
Nabijheid binnenstad: goed.  
Langzaam verkeer: uitstekend  
OV: uitstekend  
Auto: uitstekend (voorwaarde insnijding Emmaviaduct)  
Logistiek: uitstekend (voorwaarde insnijding Emmaviaduct)

De nog te realiseren voetgangers -en fietstunnel onder het spoor door brengt de binnenstad dichterbij. Voor de auto en bus via het Emmaviaduct moet een 'insnijding' worden gerealiseerd, die ook het aan te leggen busstation ontsluit. Bevoorrading kan eveneens via deze route, met weinig overlast voor de omgeving. Een parkeergarage biedt mogelijkheden voor dubbelgebruik van capaciteit, uitgaande van commercieel gebruik (te realiseren commerciële functies, woonfunctie en ook het nieuwe muziekcentrum). De afstemming van de logistiek in combinatie met een parkeergarage vraagt nog nader onderzoek.

### Afhankelijk/haalbaarheid

De grond aan de zuidzijde is gedeeltelijk in eigendom van de gemeente. Daarnaast heeft de NS grondbezit, die verworven zal moeten worden voor het muziekcentrum. Een directe ontsluiting vanaf het Emmaviaduct is randvoorwaarde voor een muziekcentrum op deze locatie. Deze nieuwe ontsluiting maakt deel uit van de zogenaamde Ringspaarprojecten, waarin gemeente en provincie gezamenlijk optrekken. Financiering van deze nieuwe ontsluiting is nog niet geregeld, maar het gezamenlijke belang van gemeente en provincie is groot, gelet op het beoogde busstation.

Vooralsnog wordt voor het Stationscontract uitgegaan van oplevering in 2022/2023, inclusief de oplevering van het busstation. De gezamenlijke inzet van gemeente en provincie zal er op gericht zijn om zo spoedig mogelijk de ontsluiting vanaf het Emmaviaduct gerealiseerd te hebben. Daarnaast is de inzet om ook de route zuidentree-Parkweg vorm te geven. Deze ontwikkelingen sluiten daarmee in de



tijd mooi aan op de planning van het muziekcentrum. De bijbehorende ruimtelijke- en ontwikkelingsstrategie kan en moet samen worden vormgegeven.

De parkeeropgave van een Muziekcentrum in dit gebied is vanwege de ligging bij het Hoofdstation wellicht minder groot dan elders, doordat het aandeel bezoekers via OV groter zal zijn. Voor het stationsgebied wordt onderzocht in hoeverre een parkeergarage onder het toekomstige busstation haalbaar is. Mocht deze parkeergarage er komen (circa 350 parkeerplaatsen) dan resteert voor het muziekcentrum een (nog) beperktere parkeeropgave. Met de komst van een muziekcentrum ontstaat ook de optie om één grote parkeervoorziening te realiseren onder het muziekcentrum, gecombineerd met de logistiek. Mogelijk is een parkeergarage onder het muziekcentrum eenvoudiger/goedkoper te realiseren dan onder het busstation.

### Conclusie ontwikkelkansen: **kansrijk**

We achten deze locatie kansrijk vanwege de ligging binnen de verruimde binnenstad en omdat het goed aansluit op de planning voor de ontwikkeling van het stationsgebied en kansen biedt op een levendig 24/7 stadsdeel aan de zuidzijde van het station, op loopafstand van de binnenstad.

Dit neemt niet weg dat er ook opgaven liggen, zoals de realisatie van een nieuwe ontsluiting vanaf het Emmaviaduct en een parkeervoorziening, alsook de ruimtelijke inpassing van een grootschalig muziekcentrum ten opzichte van de gewenste menselijke schaal van de gevels in het straatbeeld.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

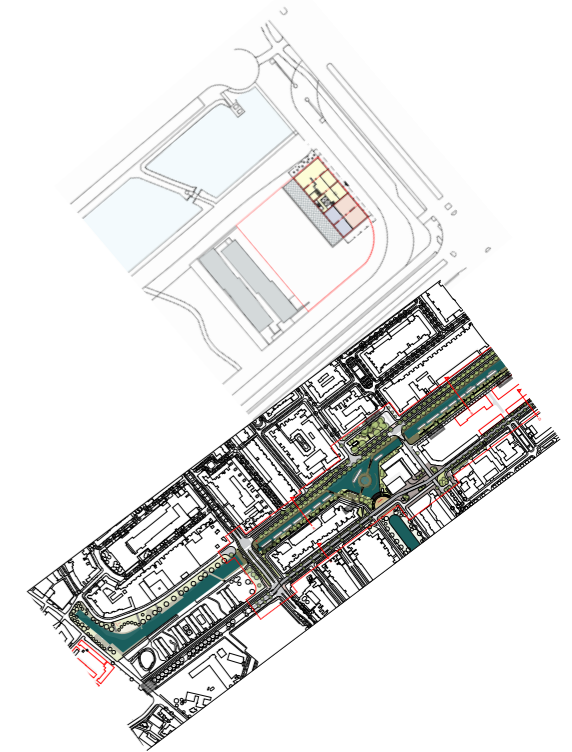
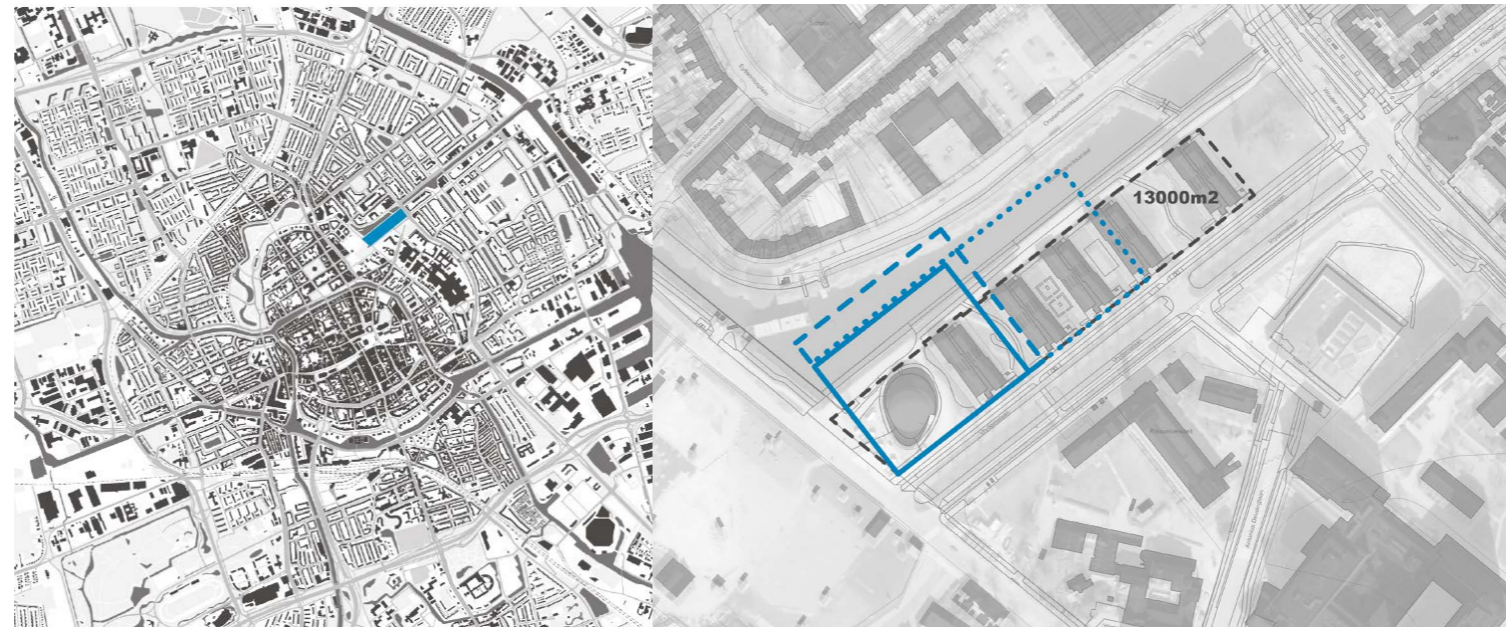
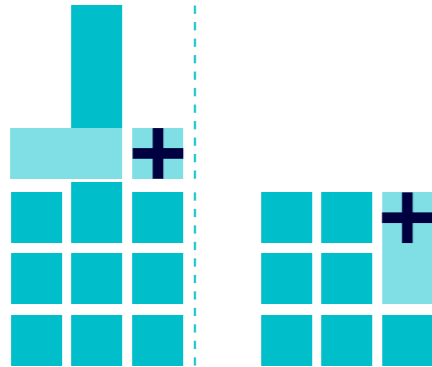


- + Nabij binnenstad (winkels, horeca) is toegevoegde waarde voor zowel het publiek als de artiest
- + Versterken van de binnenstad (ondernemers) door toestroom van publiek en artiesten
- + nabijheid andere culturele instellingen werkt versterkend op co-creatie en samenwerking
- + Logische connectie met binnenstadevenementen als Let's Gro, ESNS, Nacht van K&W, Swingin' Groningen, Noorderzon
- + Hotels en binnenstad op loopafstand is noodzakelijk voor ESNS
- + Locatie is versterkend voor verdienkansen van de horeca OPSB





## 5.3 VRYDEMALAAN ZONE: VERRUIMDE BINNENSTAD



### Betekenis

Ruimtelijk en programatisch betekent een nieuw muziekcentrum op deze locatie een versterking van de noordelijke binnenstad en het Ebbingekwartier, met het nieuwe cultuurhuis de Kunstwerf, de Stadsschouwburg, de Machinefabriek, Simplon en de toekomstige USVA op de Healthy Ageing Campus. De locatie is een essentiële schakel tussen de Korrewegwijk, de Oosterparkbuurt en het centrum en maakt onderdeel uit van de verruimde binnenstad. Met de komst van het Oosterhamrik-tracé wint de locatie aan belang.

### Ruimtelijke inpassing

Fraaie locatie aan het water, tegenover UMCG – met mogelijkheid tot programmatische uitwisseling. Stedenbouwkundig vraagt de inpassing van het muziekcentrum een herijking van de zone tussen Vrydemalaan en het kanaal, als intermediair tussen de grootschalige bebouwing van het UMCG en de woonbuurt aan de andere kant van het kanaal. Op de kop aan het Wouter van Doeverenplein wordt een woontoren gerealiseerd. Voor het overige is de huidige bebouwing (DOT en studentenwoningen) tijdelijk. In de vervolgfase kan worden onderzocht of en zo ja hoe, het DOT in de planvorming kan worden geïntegreerd. De zone langs het water moet een aantrekkelijke openbare route worden waarbij een passend plintprogramma hoort.

De locatie vereist alzijdigheid van het gebouwcomplex met waar mogelijk rondom publieksprogramma. De strook biedt gezien de diepte van het perceel alleen ruimte voor compact gestapelde varianten en in het bijzonder de variant met nevenschikking van de zalen. Dit leidt dan tot een langgerekt, maar onderscheidend gebouw. De locatie vraagt aandacht voor de inpassing van de logistieke ('achterkant'-) functies; logistiek is niet naast het gebouw op te lossen.

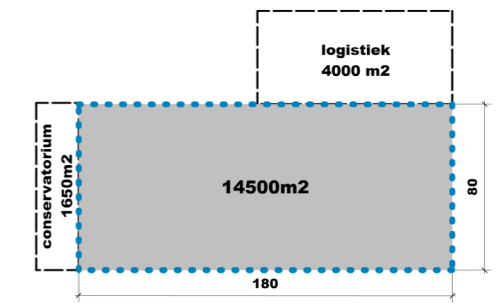
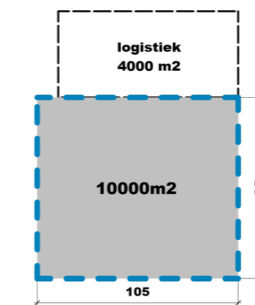
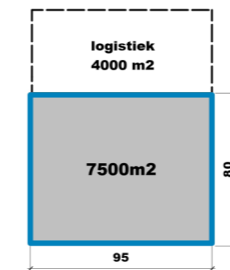
### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: goed.  
Langzaam verkeer: goed.  
OV: goed  
Auto: redelijk (maar in spits slecht)  
Logistiek: redelijk (maar in spits slecht)  
Het nieuwe bus-knooppunt UMCG noord ligt vlakbij, maar met overstap op het Hoofdstation of Europapark. Met de plannen voor het Oosterhamriktracé kan de bereikbaarheid in de spits voor auto en logistiek aanzienlijk worden verbeterd. Parkeren kan in parkeergarage Boterdiep, waarbij nader onderzoek met een parkeerbalans moet uitwijzen of er ook in de toekomst voldoende parkeergelegenheid is. De logistiek (aan- en afvoer) lijkt wat betreft ruimtegebruik goed in te passen buiten het perceel.

### Afhankelijk/haalbaarheid

De grond langs de Vrydemalaan is in eigendom van de gemeente. Momenteel zijn de gronden verhuurd aan Nijestee en DOT. Deze huurovereenkomsten lopen nog tot circa 2026. Dit sluit niet helemaal aan bij de planning van de realisatie van een nieuw Muziekcentrum. Hier zal nader naar gekeken moeten worden. De bodem is verontreinigd. De parkeeropgave moet nog nader worden beschouwd. Er liggen kansen om de Boterdiep- en Circus-garage beter te benutten. Naast deze parkeergarage is ook de parkeergarage UMCG Noord nabij.

Een belangrijke afhankelijkheid voor verbetering van de logistieke en auto-bereikbaarheid is de realisatie van het Oosterhamrik-tracé. Zowel langs de oever als langs de Vrydemalaan liggen veel kabels en leidingen



### Conclusie ontwikkelkansen:

We achten deze locatie kansrijk vanwege de ligging binnen de verruimde binnenstad, de fraaie locatie aan het water, op loopafstand van de binnenstad, met kansen voor kruisbestuiving en uitwisseling met de cultuurcluster in het Ebbingekwartier. Dit neemt niet weg dat er ook opgaven liggen, zoals de noodzakelijke realisatie van een nieuwe ontsluiting via het Oosterhamriktracé of de ruimtelijke inpassing ten opzichte van de omgeving en de bijzondere ontwerpogave binnen het langgerekte perceel.

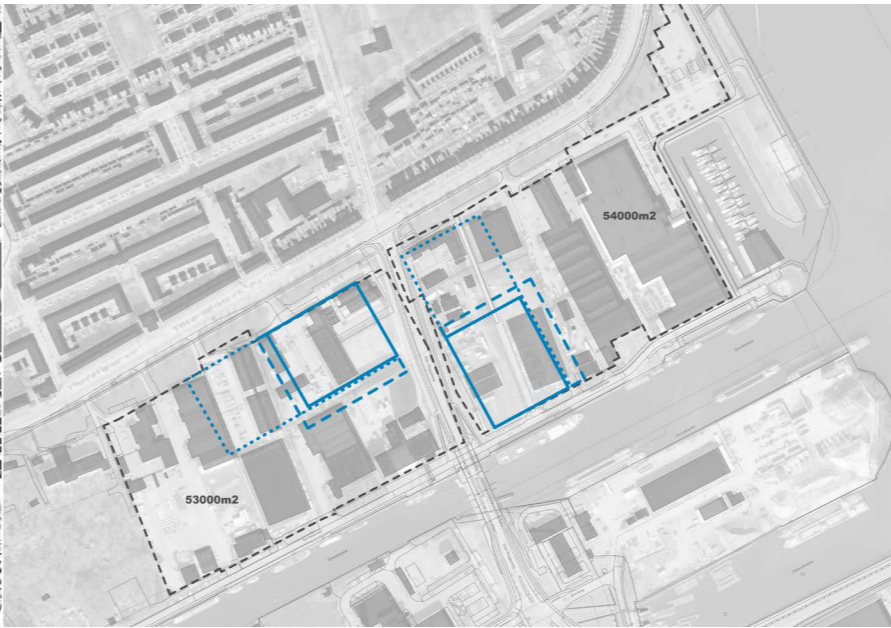
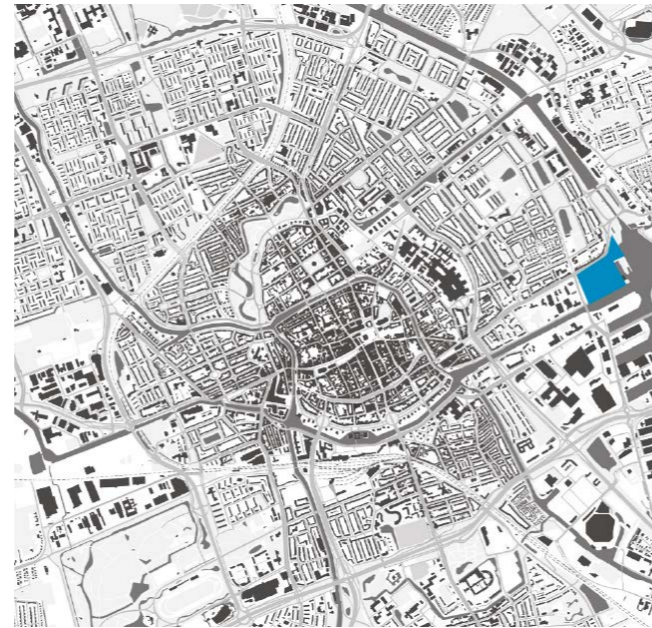
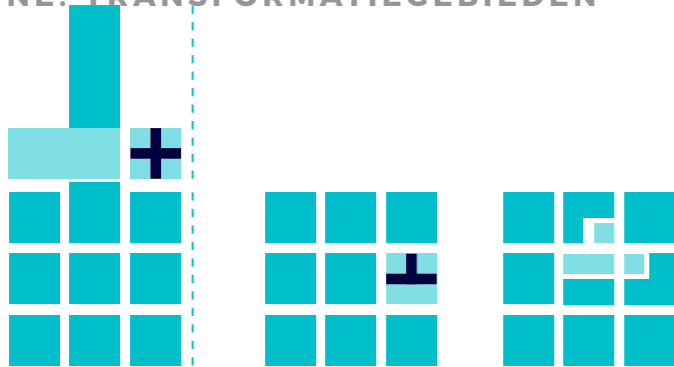
### ★ ★ ★ ★ ★ Plintprogramma en Bedrijfsvoering OPSB

- + Nabij binnenstad (winkels, horeca) is toegevoegde waarde voor zowel het publiek als de artiest
- + Versterken van de binnenstad (ondernemers) door toestroom van publiek en artiesten
- + grote nabijheid andere culturele instellingen (NNT, G&R, Vera/Simplon, Steeg, Urban House, Vrijdag) werkt zeer versterkend op co-creatie en samenwerking.
- + Logische connectie met binnenstadevenementen als Let's Gro, ESNS, Nacht van K&W, Swinging Groningen, Noorderzon
- + Hotels en binnenstad op loopafstand is noodzakelijk voor ESNS
- + Locatie is versterkend voor verdienkansen van de horeca OPSB





## 5.4 EEMSKANAALZONE OOST & WEST VAN BERLAGEBRUG ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Voor het Eemskanaal-gebied wordt vooralsnog gedacht aan hoofdzakelijk wonen, maar een nieuw muziekcentrum kan voor deze plek een toegevoegde waarde brengen. Hoewel de Eemskanaalzone niet direct in de binnenstad ligt is de afstand tot aan de Oosterhaven minder dan 1,5 km. Dit potentiaalverschil kan een mooie stedelijke kade langs het Eemskanaal opleveren met gemixte functies en het muziekcentrum als bekroning van de Eemskanaalzone.

### Ruimtelijke inpassing

Het muziekcentrum kan een ruimtelijk accent zijn aan het Eemskanaal of aan de toekomstige haven. Er is ruimte voor de (compact) gestapelde varianten. Een combinatie met bestaand erfgoed is interessant voor een specifieke locatie-gebonden stedenbouwkundige invulling. Stedenbouwkundige inpassing vraagt aandacht in aansluiting op de nieuwe structuur van toekomstige woonblokken, industrieel erfgoed en openbare ruimte. Interessant is om in de volgende planfase te onderzoeken hoe vestiging van het muziekcentrum in dit gebied kan leiden tot de ontwikkeling van een nieuw gebiedsconcept, waarbij het muziekcentrum als gebouwencomplex interactie aan gaat met het openbaar gebied, kruisbestuiving mogelijk maakt met een ander programma, flexibel is en in de tijd kan (mee)veranderen (referenties: de Hallen in Amsterdam, of de Fondazione Prada in Milaan).

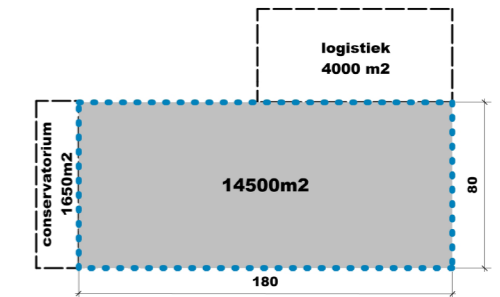
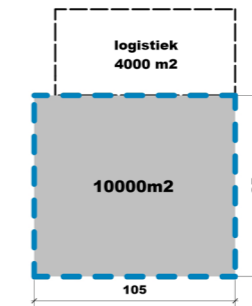
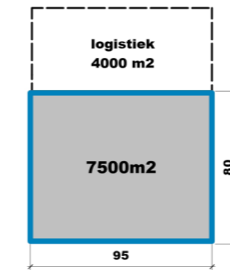
### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht  
Langzaam verkeer: redelijk  
OV: redelijk  
Auto: goed (maar in spits slechter)  
Logistiek: goed (maar in spits slechter)  
Openbaar vervoer-bereikbaarheid is redelijk met bushaltes op het

Damsterdiep, maar met overstap op het Hoofdstation. Het op en afrijden van grote trailers is vanwege de nabijheid van het kruispunt Berlagebrug-Damsterdiep en het smalle profiel van het Damsterdiep problematisch. De plannen voor het Oosterhamrik-tracé kunnen de situatie tijdens de spits verbeteren. Ook zal er een parkeervoorziening moeten worden gecreëerd, mogelijk in combinatie met andere functies. Aandachtspunt is daarbij de nabijheid van (toekomstige) woningen vanwege mogelijke overlast.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Een gedeelte van de benodigde gronden is in gemeentelijke handen, het overige is versnipperd qua eigendom (ontwikkelaars). In geen van de gevallen volstaat het huidige gemeentelijk eigendom om het muziekcentrum te realiseren. Om het gebied voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar te maken, zijn behoorlijke investeringen nodig. Dat geldt vooral voor het langzaam verkeer richting de binnenstad (programma Eemskanaal met herinrichting kade, verbetering route binnenstad-Sontplein incl. nieuwe brug over Eemskanaal). Daarnaast dient ook de openbare ruimte een impuls te krijgen. Verder is bekend, dat in het gebied verschillende bodemverontreinigingen zijn. De omvang en kosten hiervan worden onderzocht. Een muziekcentrum zal moeten voorzien in een eigen gebouwde parkeervoorziening, waarbij dubbelgebruik met overig nog te realiseren programma kansen biedt.



### Conclusie ontwikkelkansen: minder kansrijk

We achten deze locatie minder kansrijk. Het gebied bevindt zich nog in een voorfase van ontwikkeling met de onzekerheden die daarbij horen en er is veelal sprake van versnipperd eigendom. Daarnaast liggen er vanuit bereikbaarheid nadrukkelijk opgaven. Evenwel zien we ook kansen, op locaties aan het water, als identiteitsdrager en motor voor gebiedsontwikkeling, hergebruik van industrieel erfgoed en mogelijke conceptverbreding met nieuwe programma's en innovatieve gebouwconcepten.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

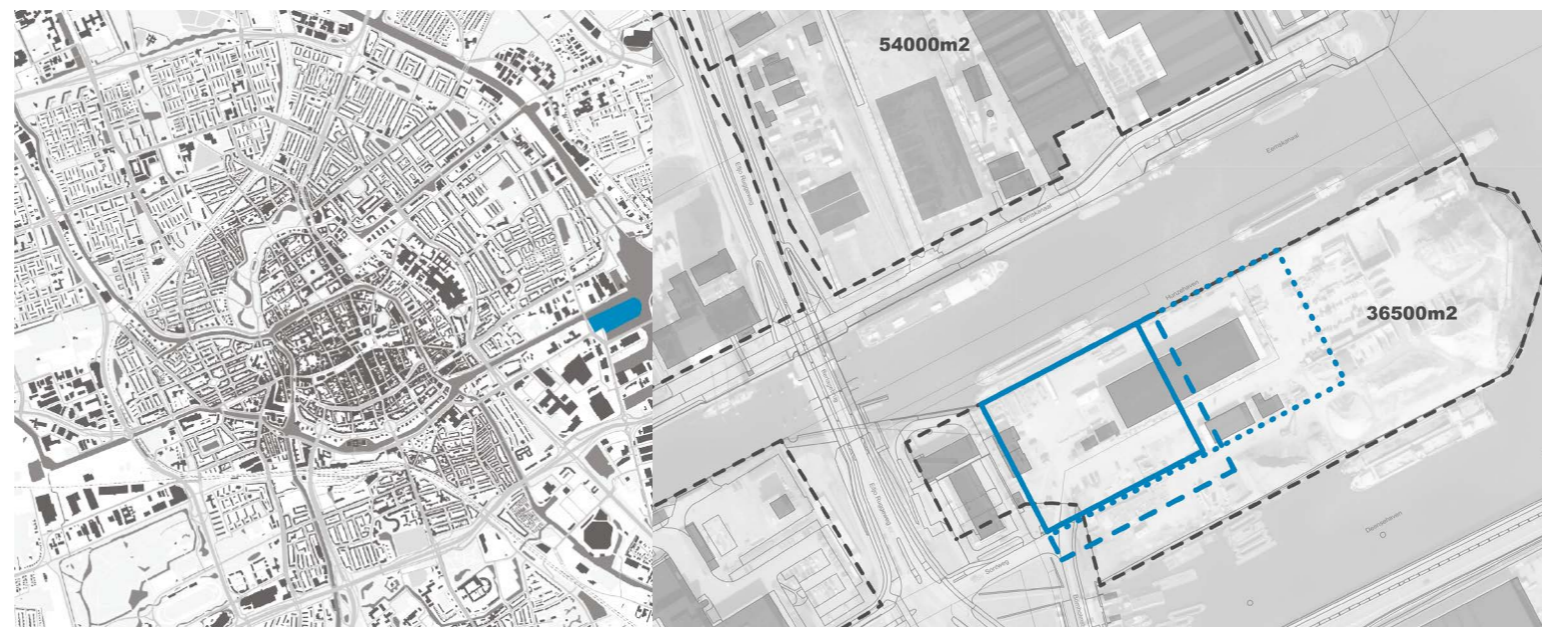
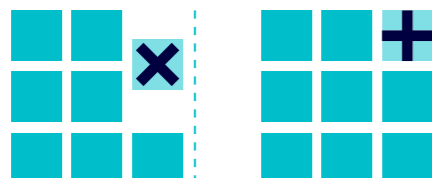


- + Ruime footprint mogelijk
- + Terrassen aan water mogelijk
- + Mogelijkheden voor nieuwe concepten
- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt





## 5.4 EEMSKANAALZONE CONTAINERTERMINAL ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Voor het Eemskanaal-gebied wordt vooralsnog gedacht aan hoofdzakelijk wonen, maar een nieuw muziekcentrum kan op deze plek als 'stand-alone' een toegevoegde waarde brengen. De locaties aan de noordzijde van het Eemskanaal zijn middels de langzaam verkeer routes langs het kanaal en het Damsterdiep met de binnenstad verbonden; deze locatie staat meer op zichzelf en kan een publiekstrekker goed gebruiken.

### Ruimtelijke inpassing

Het muziekcentrum kan op de voormalige containerterminal een ruimtelijk accent of icoon zijn langs het Eemskanaal en aan het waterplein op de kruising met het Van Starckenborghkanaal. Er is ruimte voor alle gestapelde varianten. Een combinatie met bestaand erfgoed is interessant voor een specifieke locatie-gebonden stedenbouwkundige invulling. Iconische invulling op de pier is goed denkbaar, maar ook inpassing in een structuur van bouwblokken en grote (loodsachtige) volumes. Interessant is om in de volgende planfase te onderzoeken hoe vestiging van het muziekcentrum in dit gebied kan leiden tot de ontwikkeling van een nieuw gebiedsconcept, waarbij het muziekcentrum als gebouw(encomplex) zich presenteert in een aansprekend openbaar gebied als festivalterrein. (referenties: het Westergasfabriekterrein in Amsterdam, Tivoli in Kopenhagen of het Biennale terrein in Venetië).

### Bereikbaarheid

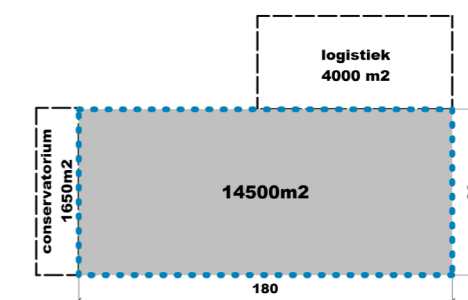
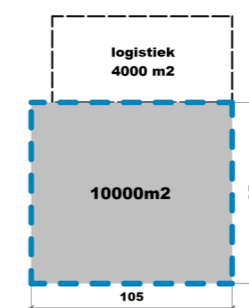
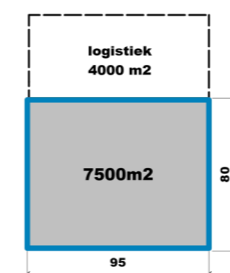
Nabijheid binnenstad: slecht  
Langzaam verkeer: redelijk  
OV: redelijk  
Auto: redelijk  
Logistiek: redelijk  
Met openbaar vervoer is de bereikbaarheid redelijk met bushaltes op

de Sontweg, maar met een overstap op het Hoofdstation. De bereikbaarheid met auto en logistiek is redelijk, mits de aansluiting op (en het kruispunt zelf) wordt aangepast. Er moet een parkeergarage worden aangelegd.

### Afhankelijk/haalbaarheid

De grond is in gemeentelijk eigendom. Om het gebied voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar te maken, zijn behoorlijke investeringen nodig. Daarnaast dient ook de openbare ruimte als aansprekende omgeving voor het muziekcentrum te worden ingericht.

Een zware (manshoge) persioolleiding centraal onder de pier en de kadeconstructie aan de noordzijde beperken (technische) bebouwingmogelijkheid op de pier. Een muziekcentrum zal moeten voorzien in een eigen (gebouwde) parkeervoorziening, waarbij dubbelgebruik met overig nog te realiseren programma kansen biedt.



### Conclusie ontwikkelkansen: minder kansrijk

We achten deze locatie minder kansrijk. Het gebied bevindt zich nog in een voorfase van ontwikkeling met de onzekerheden die daarbij horen. Daarnaast liggen er vanuit bereikbaarheid nadrukkelijk opgaven. Evenwel zien we ook kansen, deze locatie is de meest spectaculaire in de Eemskanaalzone aan de open ruimte van de zwaairom en de mogelijkheid om hier een geheel eigen identiteit te maken. De afstand tot de binnenstad en het ontbreken van een goede OV connectie is daarbij wel een beperkende factor, evenals de technische beperking aan bouwomstandigheden.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

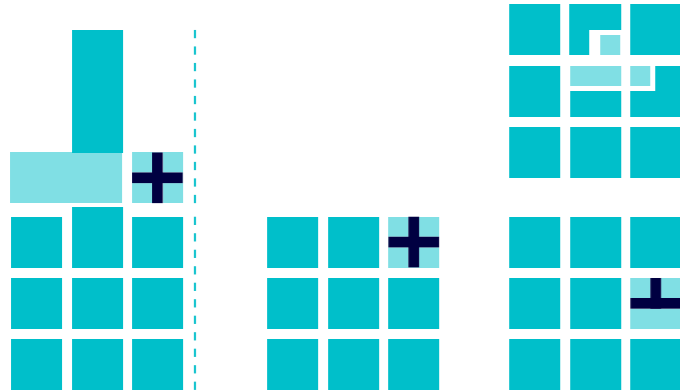


- + Ruime footprint mogelijk
- + Terrassen aan water mogelijk
- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden horeca vooralsnog beperkt





## 5.4 EEMSKANAALZONE POLITIE/ BRANDWEER LOCATIE ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Voor het Eemskanaal-gebied wordt vooralsnog gedacht aan hoofdzakelijk wonen, maar betwijfeld wordt of een nieuw muziekcentrum voor deze plek een toegevoegde waarde kan brengen. Deze locatie ligt aan de zuidzijde en mist behalve het kanaal een landschappelijke drager voor kwaliteit van de openbare ruimte. De Sontweg is functioneel en vooral op verkeer ingericht en ruimtelijk weinig aantrekkelijk adres voor deze functie.

### Ruimtelijke inpassing

Er is ruimte voor alle gestapelde varianten. De landschappelijke drager voor kwaliteit van de openbare ruimte rond het gebouw en de route ernaartoe moet vooral komen van de kade; hier kan het muziekcentrum een meer iconische uitstraling hebben. Stedenbouwkundige inpassing vraagt aandacht in aansluiting op de nieuwe structuur van toekomstige woonblokken.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht

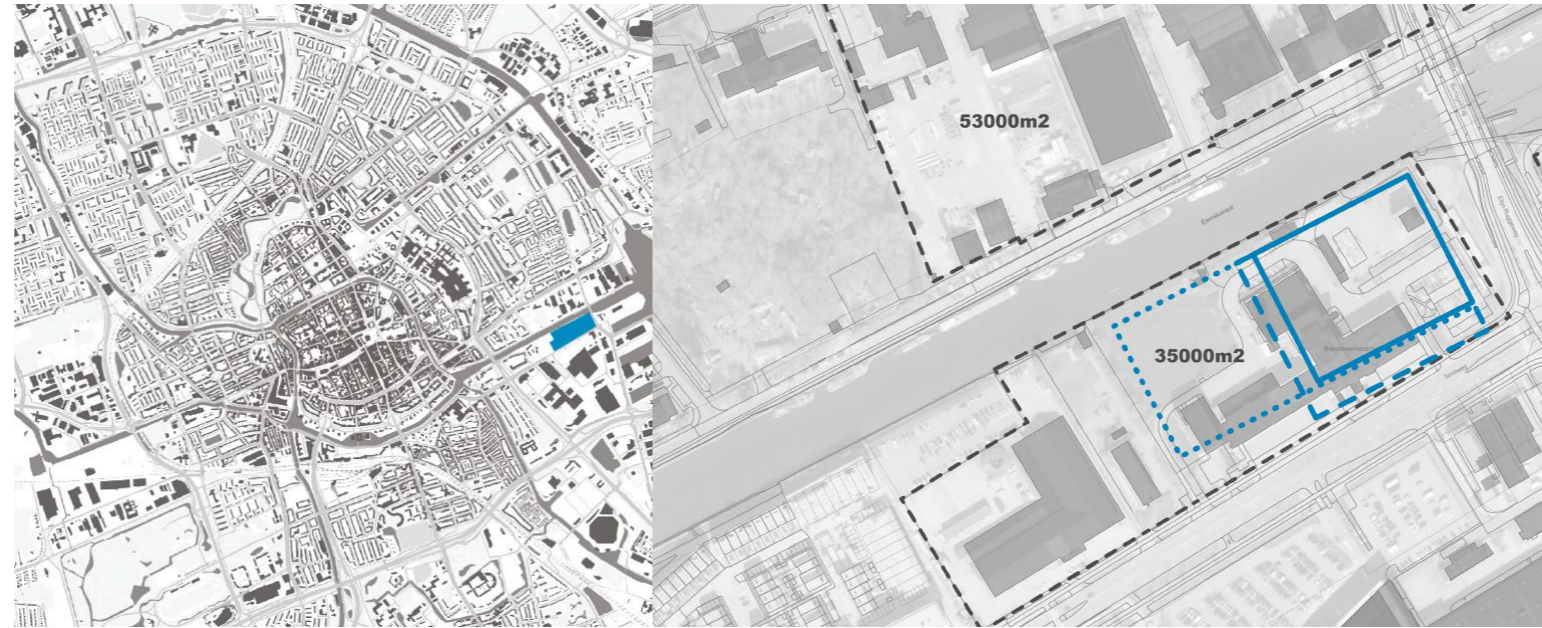
Langzaam verkeer: redelijk

OV: redelijk

Auto: goed

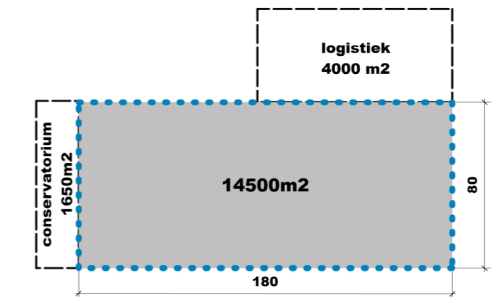
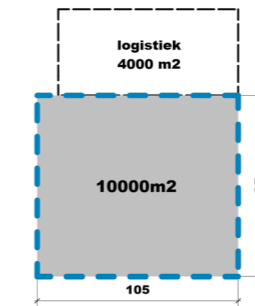
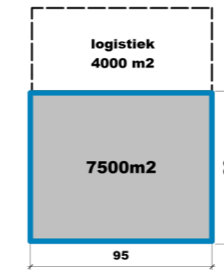
Logistiek: goed

Met openbaar vervoer is de bereikbaarheid redelijk met bushaltes op de Sontweg, maar wel een overstap op het Hoofdstation. De bereikbaar met auto en logistiek is goed, er moet een parkeergarage worden aangelegd. Aandachtspunt is wel de nabijheid van (toekomstige) woningen vanwege mogelijke overlast van logistiek.



### Afhankelijk/haalbaarheid

De locatie is deels in eigendom bij de gemeente, nadere verwerving zal moeten plaatsvinden. Ontwikkeling zal daarnaast afhankelijk zijn van uitplaatsing van de huidige functies. Investering nodig in routes naar binnenstad en inrichting stedelijke kade; goede verbindingen en bruggen voor langzaam verkeer zijn randvoorwaardelijk.



### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

We achten deze locatie niet kansrijk. De locatie bevindt zich nog in een voorfase van ontwikkeling met de onzekerheden die daarbij horen. Vooralsnog bevindt de locatie zich in een gebied met aansluitend perifere detailhandel en bedrijfsbebouwing. We zien daarbij voor zowel het gebied zelf als voor het nieuwe muziekcentrum zelf geen meerwaarde ontstaan.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

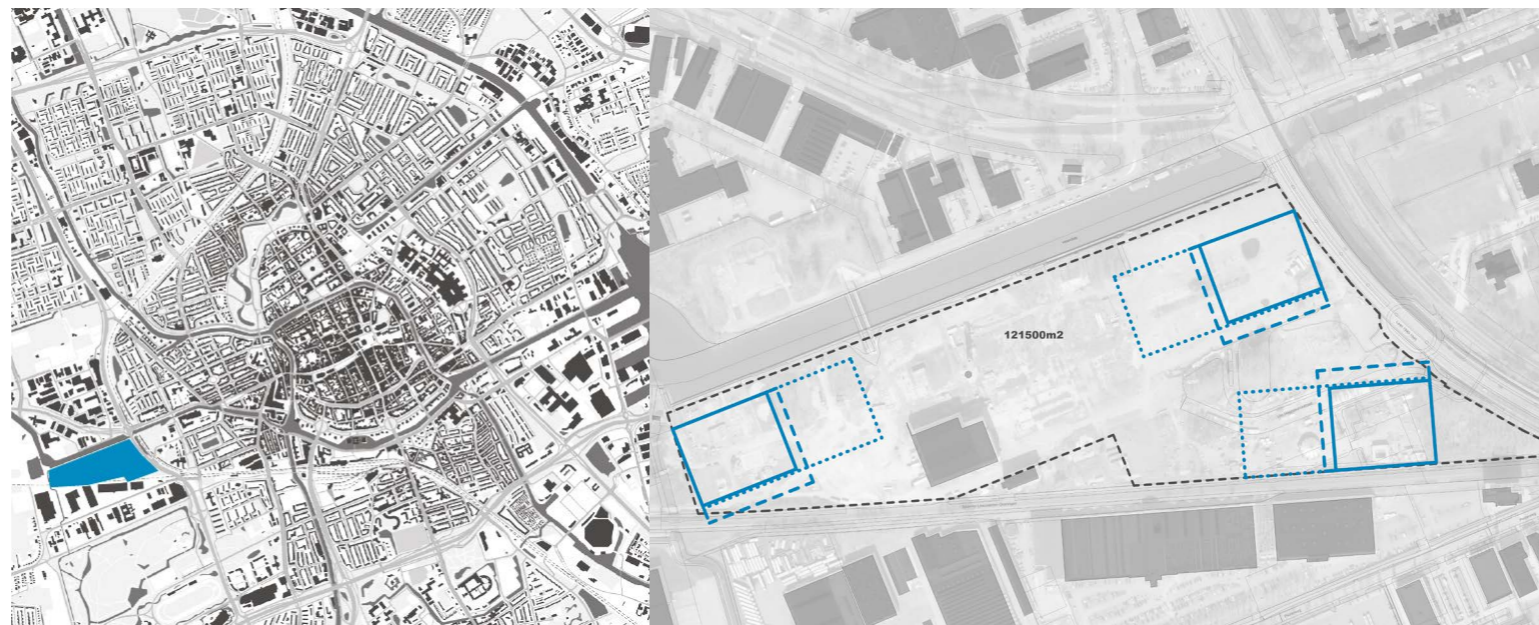


- + Ruime footprint mogelijk
- + Terrassen aan water mogelijk
- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving (Ikea) draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt





## 5.5 SUIKERFABRIEKTERREIN ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

In huidige hoedanigheid scoort deze locatie (nog) niet goed en zijn voorafgaand forse investeringen nodig. Toch zien we vanuit stedelijk perspectief kansen, namelijk als aanjager voor ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied met een geheel eigen identiteit. De forse publieke investering in een muziekcentrum biedt kansen de verdere ontwikkeling van het gebied los te trekken. Als vergelijk de ontwikkeling van de culturele as in Newcastle, waar een muziekcentrum (the Sage) samen met een groots kunstwerk en een museum als nieuwe identiteitsdrager een brede stedelijke herontwikkeling op gang bracht.

Het muziekcentrum kan als katalysator een rol spelen in het aanjagen van nieuwe stedelijke ontwikkeling met het hart van het nieuwe Suikerunierterrein als 'hotspot' op enige afstand van de binnenstad. Dit kan echter niet zonder een zekere lokale kwaliteit en voldoende kritische massa aan cultureel en sociaal programma, dat mensen zowel uit de stad als vanuit de regio trekt.

### Ruimtelijke inpassing

Er is genoeg ruimte voor alle gestapelde varianten van het Muziekgebouw. Stedenbouwkundige inpassing vraagt aandacht in aansluiting op de toekomstige woonblokken en op de openbare ruimte. Interessant kan zijn om in de volgende planfase te onderzoeken hoe vestiging van het muziekcentrum in dit gebied kan leiden tot de ontwikkeling van een nieuw gebiedsconcept, waarbij het muziekcentrum als gebouwencomplex of festivalterrein interactie aan gaat met het openbaar gebied, kruisbestuiving mogelijk maakt met andere programma's, flexibel is en in de tijd kan (mee)veranderen (referenties: het Westergasfabriekterrein en de Hallen in Amsterdam, de Hightech-campus in Eindhoven, het Biennale terrein in Venetië of de Fondazione Prada in Milaan).

Voor een belangrijk publiek gebouw op deze locatie zal er moeten worden geïnvesteerd in de openbare ruimte, met name langs het Hoendiep als verbinding met de binnenstad. Er is een aantrekkelijke kans op centrumontwikkeling aan de zuidzijde van het Hoendiep rond het Filtergebouw en de geplande Silokathedraal, mogelijk in de toekomst aan te vullen met een trein(eventementen)halte.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht

Langzaam verkeer: redelijk

OV: slecht/redelijk

Auto: uitstekend/redelijk

Logistiek: uitstekend/redelijk

De bereikbaarheid en logistiek is afhankelijk van de plannen voor het Suikerfabriekterrein. In de huidige situatie is de algehele bereikbaarheid slecht en redelijk bereikbaar voor langzaam verkeer. Na realisering van de nieuwe fietsverbinding langs het Hoendiep zuidzijde zal dit verbeteren. Er moet een nieuwe parkeergarage worden aangelegd, wellicht in combinatie met overige ontwikkelingen.

De bereikbaarheid voor logistiek, auto en openbaar vervoer hangt van de precieze locatie van het muziekcentrum op het terrein af. Bij een ligging direct aan de Westelijke Ringweg is de logistiek en de autobereikbaarheid uitstekend en de bereikbaarheid met openbaar vervoer slecht. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is dan een treinhalte of OV knoop nodig. Bij een ligging aan de westkant van het voorterrein, mits volgens de plannen voor de structuurschets Suikerfabriekterrein ontsloten (niet over het voorterrein, maar via een nieuwe brug over het

Hoendiep) is de bereikbaarheid met openbaar vervoer en de auto redelijk. Ook vanuit de logistiek is de locatie redelijk bereikbaar.

### Afhankelijk/haalbaarheid

De planvorming voor de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein is nog in de beginfase, vooralsnog staat de eerste ontwikkeling gepland aan de noordwestzijde. Op het voorterrein zijn verschillende gedeelten tijdelijk, tot 2030, uitgegeven aan verschillende exploitanten. Wel is in de overeenkomsten een clause opgenomen om de overeenkomsten eerder te beëindigen. Het gehele terrein is in gemeentelijk eigendom en bevat plaatselijk bodem- en grondwaterverontreinigingen. Daarnaast zijn er veel zware funderingsresten in de ondergrond. Voor de bereikbaarheid van het gebied zijn forse investeringen nodig, voor alle modaliteiten. In de plannen van het Suikerfabriekterrein is voorzien in een langzaam verkeerverbinding, onder de Westelijke Ringweg en het spoor door, richting de binnenstad. Hiervoor wordt momenteel een ontwerp nader uitgewerkt. Daarnaast dient ook de openbare ruimte aantrekkelijk te worden gemaakt als omgeving voor een muziekcentrum.

### Conclusie ontwikkelkansen: minder kansrijk

We achten deze locatie minder kansrijk omdat het gebied zich nog in een voorfase van ontwikkeling bevindt met alle onzekerheden van dien, naast aanvullende opgaven zoals verbetering van de bereikbaarheid met OV en de aanleg van een nieuwe langzaam verkeer route van en naar de binnenstad. Evenwel zien we ook kansen, op het ontstaan van een stedelijke cultuurcluster, met hergebruik van industrieel erfgoed in combinatie met nieuwbouw op aantrekkelijke zichtlocaties aan het water, als identiteitsdrager en motor voor gebiedsontwikkeling; mogelijke conceptverbreding met nieuwe programma's en innovatieve gebouwconcepten; er is volop ruimte voor grootschalige gebouwen en omgeving.

Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB



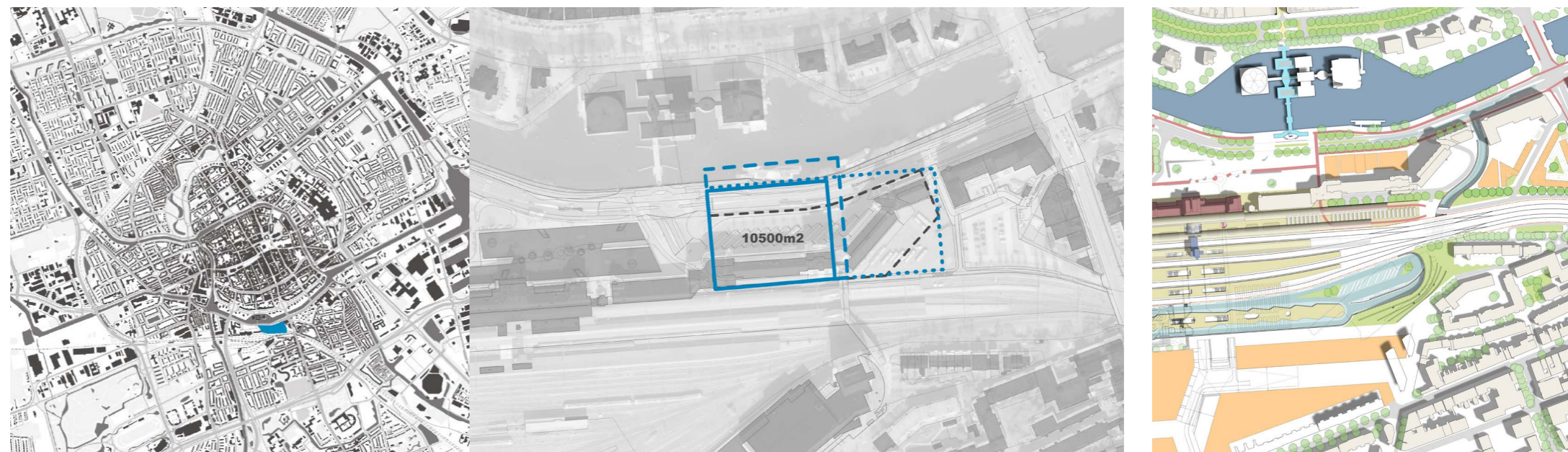
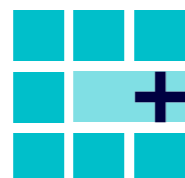
+ Mogelijkheden voor nieuwe concepten

- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De bestaande omgeving draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt





## 5.6 STATIONSGBIED NOORD ZONE: VERRUIMDE BINNENSTAD



### Betekenis

Ontwikkeling van een muziekcentrum op deze locatie is mogelijk strijdig met het idee om de entree van de stad te verbeteren, ook al is het op zich een passende functie in de verruimde binnenstad. Na de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation krijgt juist de voetganger/fiets meer ruimte, met de Stationsweg als een groene boulevard met verblijfsruimte aan het water. Het stationsgebied aan de noordzijde is niet gebaat bij een dominant gebouw dat door de grote schaal en grote bouwhoogte al snel het gebied overheerst.

### Ruimtelijke inpassing

De locatie leent zich weliswaar voor een gebouw met identiteit, maar een grootschalig muziekcentrum van ca. 40 m op deze plek zou het Groninger Museum (toren 32 m) en Hoofdstation (25 m) gemakkelijk kunnen overstralen en zichtlijnen teniet doen. Afhankelijk van de mogelijkheden van aankoop van derden, is de kavel ook na eventuele verwerving van het huidige UWV-kantoorpand krap, wat leidt tot een verticaal georganiseerd gebouw met stapeling van zalen. Dit nog afgezien van het feit dat de logistiek en parkeren niet naast het gebouw zijn op te lossen.

Met een nieuw stedenbouwkundig plan zijn er weliswaar mogelijkheden om de openbare ruimte te verbeteren, de logistiek te organiseren en wellicht gesloten (achter)kanten te positioneren langs het spoor. Toch blijft de Stationsweg een belangrijke verkeersader, ook als de verkeersruimte anders is ingepast.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: uitstekend  
Langzaam verkeer: uitstekend  
OV: uitstekend

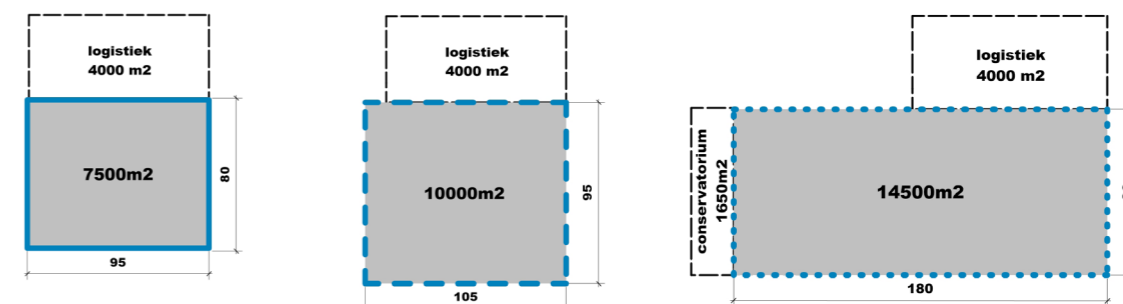
Auto: redelijk

Logistiek: redelijk

Er is rondom het station gelegenheid om de fiets te parkeren, maar in de weekenden zijn die stallingen drukbezet. Vanwege de dan samenvallende piekmomenten zal waarschijnlijk de volledige stallingvraag voor De Oosterpoort moeten worden bijgebouwd. De bereikbaarheid voor de auto is redelijk. Inpassing van een parkeergarage aan de noordzijde in combinatie met de logistiek, de nieuwe bus tunnel en het Hoofdstation, is complex en duur. Daarmee wordt nieuwbouw voor wat betreft parkeer capaciteit afhankelijk van de zuidzijde van het Stationsgebied. Voor logistiek lijkt de locatie redelijk bereikbaar, maar de manoeuvreerruimte is beperkt en zijn er vraagtekens over de verkeersveiligheid vanwege de vele drukke fiets- en voetgangersroutes. In combinatie met de in/uitgang van de bus tunnel, en de bezoekersstroom van de Oosterpoort zelf, wordt dit al snel problematisch in de drukke stationsomgeving.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Een muziekcentrum op deze locatie is alleen mogelijk als het Hunzehuys wordt aangekocht en gesloopt. Dit vergt een zeer forse investering, waarbij met zowel een belegger, als de huurder, als de NS onderhandelingen moeten plaats vinden. De grond waarop het busstation ligt is in eigendom van de NS en NS een preferente ontwikkelpositie in stationsgebieden. Dit compliceert de ontwikkeling en de exploitatie met risico's voor tijd en geld. De bodem is plaatselijk verontreinigd.



Daarnaast dient het Stationsplein en -weg aantrekkelijk te worden gemaakt. Dit laatste is overigens ook een kans voor het gebied, waarbij dan tevens het Stadsbalkon betrokken kan worden. Zoals hiervoor al genoemd, is deze locatie voor parkeer capaciteit afhankelijk van elders (bijv. de zuidzijde van het station).

### Conclusie ontwikkelkansen: minder kansrijk

We achten deze locatie minder kansrijk vanwege beperkte fysieke ruimte en de lastige inpassing van een grootschalig solitair gebouw. Een muziekgebouw van deze omvang laat zich moeilijk inpassen, zeker in relatie tot het Groninger Museum en het Stationsgebouw. Daarnaast zal kostbare verwerving en sloop van commercieel vastgoed nodig zijn. Naast de noodzakelijke stapeling van zalen is met name de inpassing van logistiek een grote opgave, niet in het minst vanwege de belasting van de stationsknoop i.r.t. voet- en fietsstromen. Positief is de nabijheid van het hoofdstation en de bijzondere plek in de stad.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

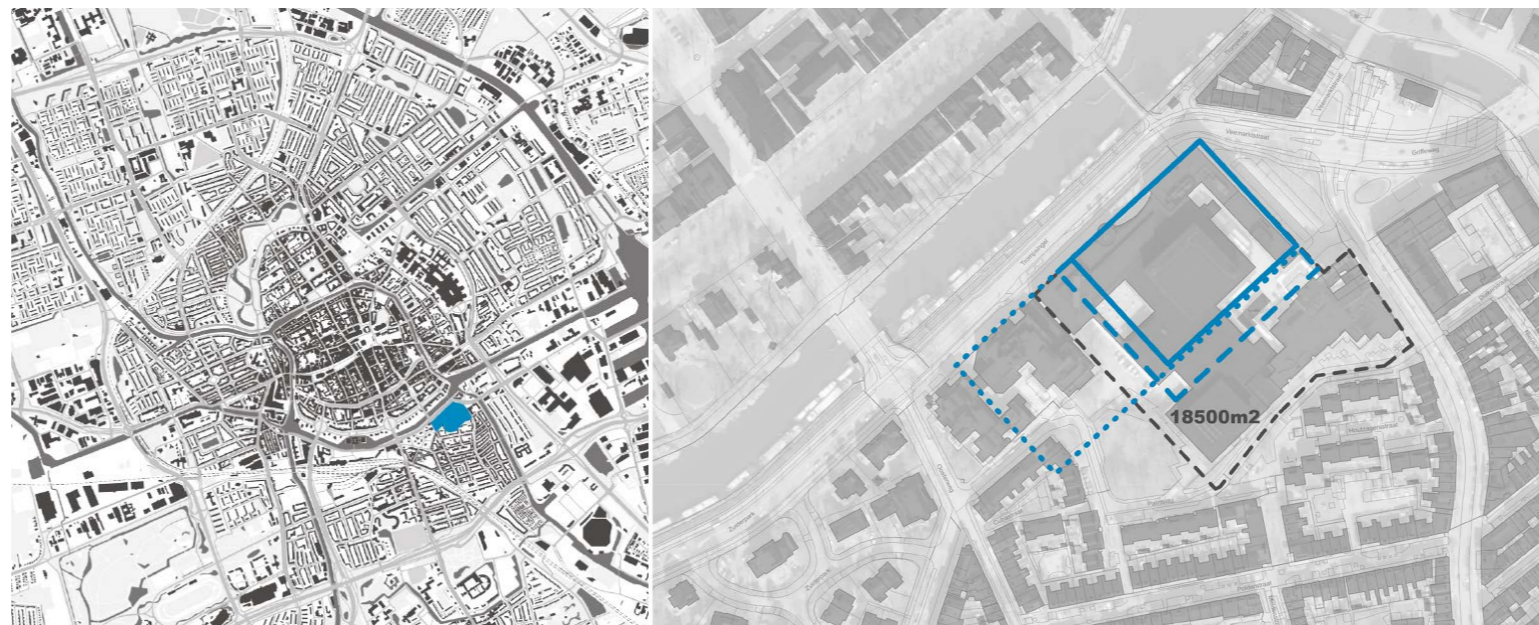
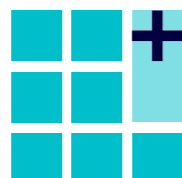


- + Nabij binnenstad (winkels, horeca) is toegevoegde waarde voor zowel het publiek als de artiest
- + Versterken van de binnenstad (ondernemers) door toestroom van publiek en artiesten
- + Nabijheid andere culturele instellingen werkt versterkend op co-creatie en samenwerking
- + Logische connectie met binnenstadevenementen als Let's Gro, ESNS, Nacht van K&W, Swingin' Groningen, Noorderzon
- + Hotels en binnenstad op loopafstand is noodzakelijk voor ESNS
- + Locatie is versterkend voor verdienkans van de horeca OPSB





## 5.7 TROMPSINGEL/STATIONSWEG ZONE: VERRUIMDE BINNENSTAD



### Betekenis

De huidige locatie van De Oosterpoort nabij de binnenstad is gegrift in het collectieve geheugen en is als zodanig sterk met deze plek verbonden. Bij eventuele herbouw staat verbetering van de verbinding met de binnenstad voorop, naast het wegnemen van overlast naar de aangrenzende woongebieden aan de zuidzijde. Er is echter wel een grote herontwikkeling nodig om deze locatie ruimtelijk en functioneel optimaal te krijgen; de bereikbaarheid en inpassing van logistiek blijft lastig.

### Ruimtelijke inpassing

Met nieuwbouw op de huidige locatie zijn de compact gestapelde varianten mogelijk, met dien verstande dat logistiek en parkeren niet naast het gebouw zijn op te lossen. Volledige sloop en nieuwbouw is daarbij noodzakelijk. Met een nieuw ontwerp ontstaan er kansen voor een betere uitstraling, een betere aansluiting op de omgeving, betere verbinding met de Binnenstad en aansluiting op het Prins Claus Conservatorium, maar dit is een complexe ontwerpogave.

Vergroting van het bouwperceel met de locatie van het huidige Tromphuis levert ruimte voor een betere aansluiting op de omgeving en voor een nieuwe logistieke organisatie. Om een ruimtelijk adres te maken voor het Muziekcentrum is een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en herinrichting van de verkeersruimte aan de Trompsingel en het Verbindingskanaal noodzakelijk maar lastig te realiseren.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: goed  
Langzaam verkeer: goed  
OV: redelijk  
Auto: goed

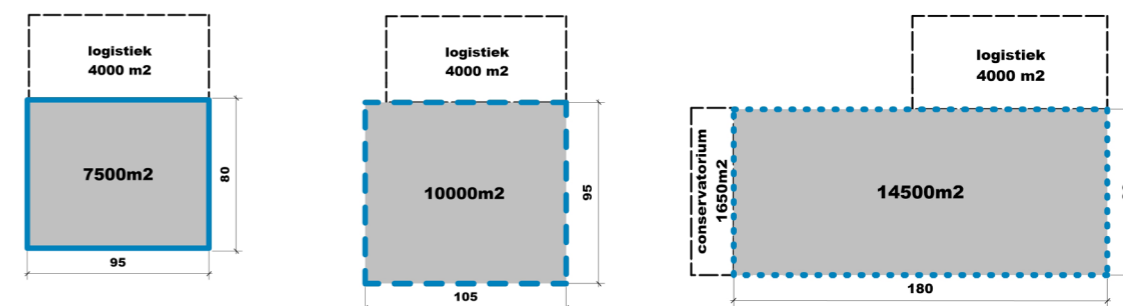
### Logistiek: redelijk

Omdat de bestaande parkeergarage vanwege capaciteit, ligging en gebruik in de nieuwe situatie niet meer voldoet, moet een nieuwe parkeergarage worden gebouwd. Naar verwachting komen OV-reizigers voor een groot deel lopend vanaf het Hoofdstation. Logistiek is redelijk in te passen bij herontwikkeling, indien direct vanaf de Trompsingel ontsloten. In dat geval is er wel kans op een ongewenste menging met de hoofdingang voor bezoekers en kruisend fietsverkeer.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Ontwikkeling van een nieuw muziekcentrum op de huidige locatie is alleen mogelijk met een oplossing voor de programmering gedurende de bouw (minimaal 3 jaren). Dit is zeer kostbaar en brengt tal van eigen vraagstukken met zich mee en risico's voor de bedrijfsvoering (behoud festivals en identiteit van De Oosterpoort/Popstad Groningen).

Logistiek en (auto)bereikbaarheid kan weliswaar worden verbeterd, maar ook in de nieuwe situatie zal sprake zijn van een kwetsbare logistieke routing met bijbehorende belasting van het knooppunt Trompsingel/Meeuwerderweg. De huidige parkeergarage komt capaciteit te kort en is qua logistiek (met name uitrijden) verre van optimaal. Het Tromphuis is al gemeentelijk eigendom, maar is als kantoorgebouw niet afgeschreven en dient gesloopt te worden.



### Conclusie ontwikkelkansen: minder kansrijk

We achten deze locatie minder kansrijk, omdat deze locatie zich niet goed leent voor een vrijstaand publiek gebouw van deze statuur, er mist een aansprekende representatieve buitenruimte. De logistiek is kwetsbaar, gezien de verkeersafwikkeling, en lastig inpasbaar. Een groot bezwaar is de tijdelijke huisvesting die noodzakelijkerwijs gepaard gaat met nieuw bouwen op deze locatie. Dit is zeer kostbaar en kent risico's voor de bedrijfsvoering van De Oosterpoort en de positie van De Oosterpoort in de markt, die de afgelopen jaren is verkregen. Evenwel zien we qua locatie ook kansen, gezien de bekendheid met de plek en de ligging op loopafstand van de binnenstad en naast het conservatorium.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

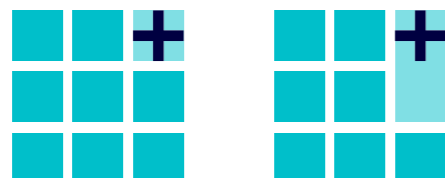


- + Nabij binnenstad (winkels, horeca) is toegevoegde waarde voor zowel het publiek als de artiest
- + Versterken van de binnenstad (ondernemers) door toestroom van publiek en artiesten
- + Nabijheid andere culturele instellingen werkt versterkend op co-creatie en samenwerking
- + Logische connectie met binnenstadevenementen als Let's Gro, ESNS, Nacht van K&W, Swingin' Groningen, Noorderzon
- + Voor bestaand publiek en artiesten vertrouwde, gewaardeerde en goed bereikbare locatie
- + Hotels en binnenstad op loopafstand is noodzakelijk voor ESNS
- + Naast het Conservatorium
- Tijdelijke huisvesting levert dreiging verlies markt (inter)nationaal programma
- Tijdelijke huisvesting levert groot risico vertrek ESNS en daardoor verlies naamsbekendheid Groningen bij artiesten en (inter)nationaal publiek





## 5.8 BEDRIJVENTERREIN HOENDIEP ZUIDZIJDE (HOENDIEPZONE) ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Momenteel is het gebied in gebruik als bedrijventerrein met o.m. grootschalige detailhandel en mist als zodanig kwaliteit als omgeving voor een muziekcentrum.

### Ruimtelijke inpassing

Stedenbouwkundige inpassing vraagt aandacht in aansluiting op de in het gebied aanwezige bedrijfsgebouwen en/of mogelijk toekomstige woonblokken of openbare ruimte. Voor een belangrijk publiek gebouw van deze statuur op deze locatie zal er moeten worden geïnvesteerd in de openbare ruimte. Er is genoeg ruimte voor alle (gestapelde) gebouwvarianten van het Muziekgebouw.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht

Langzaam verkeer: redelijk

OV: redelijk

Auto: goed

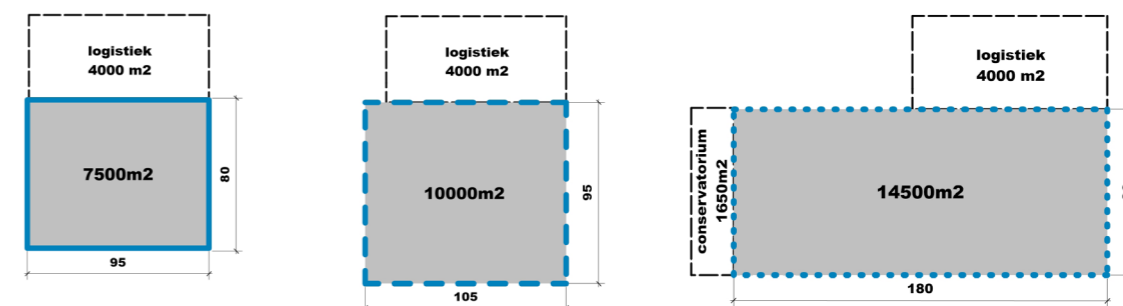
Logistiek: goed/redelijk

De locatie is redelijk bereikbaar voor langzaam verkeer, vanwege de excentrische ligging ten opzichte van de binnenstad. De bereikbaarheid met de auto is goed via de aansluiting op de Westelijke Ringweg. Er moet een nieuwe parkeergarage worden aangelegd. Logistiek kan redelijk worden opgelost, maar is afhankelijk van de toekomstige inrichting met woningbouw, want dan is er mogelijk kans op overlast.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Een groot deel van het terrein is in eigendom van de gemeente. Daarnaast zijn er nog andere eigenaren, waarbij onderhandelingen gaande zijn om deze gronden/opstallen te verwerven. Qua bodemverontreiniging en ligging van kabels en leidingen zijn er

weinig belemmeringen. Wel zal voor de bereikbaarheid van met name het langzame verkeer fors geïnvesteerd moeten worden. Dit geldt ook voor de kwaliteit van de openbare ruimte die matig is en zal moeten worden geupgrade.



### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege het ontbreken van een gemengde levendige omgeving met stedelijkheid en de geïsoleerde ligging; de grote investeringen die nodig zijn om deze plek goed bereikbaar te maken en voor de noodzakelijke inrichting van representatieve buitenruimte en een stedelijke kade langs het Hoendiep.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB



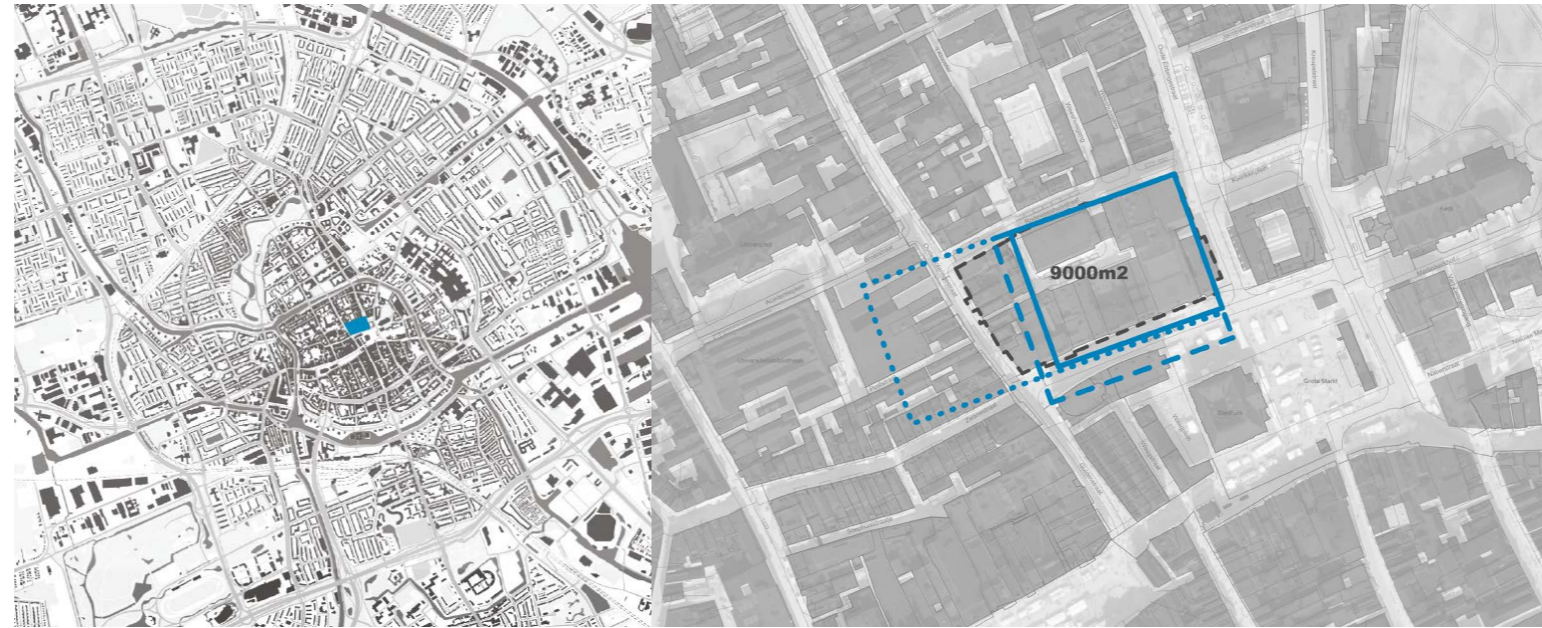
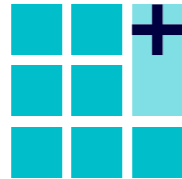
+ Mogelijkheden voor nieuwe concepten

- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De bestaande omgeving draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt





## 5.9 NOORDWAND GROTE MARKT/ RODE WEESHUISSTRAAT ZONE: BINNENSTAD



### Betekenis

Het muziekcentrum als culturele functie aan of nabij de Grote Markt is een aantrekkelijke optie in aanvulling op commerciële en bestuurlijke functies in het stadshart.

### Ruimtelijke inpassing

Het bestaande bouwblok bestaat grotendeels uit grootschalige retail die van wezensbelang is voor het functioneren van het Noordelijk deel van de binnenstad. Het muziekcentrum zou om die reden moeten worden ingepast achter (en deels boven) de retail-plint, met een entree en foyer aan de Grote Markt en Kwinkeplein. Als resultante blijft onvoldoende ruimte over om zelfs de compacte variant in te kunnen passen, nog afgezien van het feit dat logistiek en parkeren niet naast het gebouw zijn op te lossen. De grote schaal van de bebouwing en de bouwhoogte van bijna 40 m laat zich moeilijk inpassen in de bestaande stedelijke structuur en zou zeer grote investeringen vragen in bestaande bebouwing en logistiek. De gemeentelijke visie voor de Noordwand, gaat uit van een meer 'doorwaadbaar' gebied tussen de Grote Markt het noordelijk deel van de binnenstad, wat de inpassing van een Oosterpoort (nog) lastiger maakt.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: uitstekend

Langzaam verkeer: uitstekend

OV: redelijk

Auto: redelijk

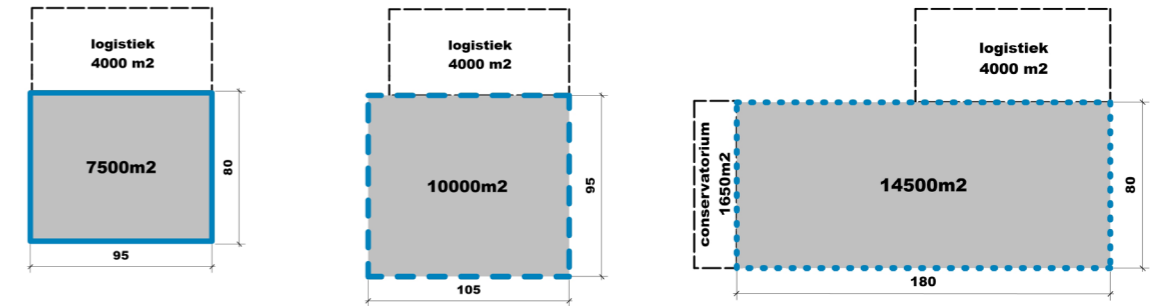
Logistiek: slecht

Met de auto dient er geparkeerd te worden in de parkeergarages in en om de Binnenstad. De garage Forum is dichtbij, maar wordt ook gebruikt door andere bezoekers, zodat zo nodig moet worden uitgeweken naar andere garages.

Er gaan in de toekomst veel buslijnen langs de Binnenstad via de nieuwe busroute over de Diepenring. Vanwege de overstap bij het hoofdstation en de loopafstand vanaf de bushaltes, zullen veel treinreizigers komen lopen vanaf het Hoofdstation. Logistiek scoort slecht vanwege de bereikbaarheid voor zwaar vrachtverkeer (trailers), door vooral het gebrek aan ruimte om de gehanteerde 'logistieke footprint' in te passen en de overlast voor de omgeving

### Afhankelijk/haalbaarheid

Het bouwblok Noordwand is in eigendom van veel verschillende eigenaren. Bovendien hebben de panden door het commerciële gebruik een hoge waarde. De gemeente heeft in dit bouwblok één pand in eigendom. Eventuele verwerving van de overige panden zal veel tijd en geld vergen. Het gebied is archeologisch waardevol wat zorgt voor kostenverhoging en de nodige onderzoekstijd. Dat geldt ook voor procedures die vanwege de monumentale panden nodig zijn. Parkeren kan plaatsvinden in nabijgelegen parkeergarages Forum/Rademarkt/Damsterdiep.



### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

We achten deze locatie niet kansrijk omdat de locatie onvoldoende ruimte biedt en zou noodzaken tot forse aankoop en sloop van commercieel vastgoed, nog los van de onmogelijke (en ook ongewenste) inpassing van de logistiek in het hart van de binnenstad. Neemt niet weg dat de functie de aantrekkelijkheid van de Binnenstad zou kunnen vergroten.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSPB

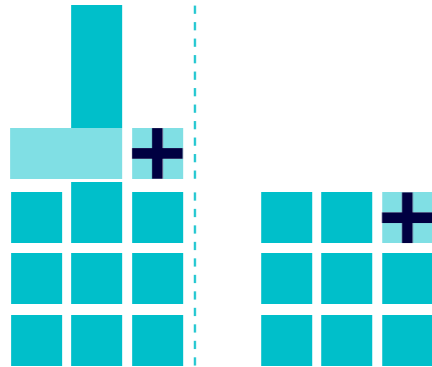


- + In binnenstad (winkels, horeca) is toegevoegde waarde voor zowel het publiek als de artiest
- + Versterken van de binnenstad (ondernemers) door toestroom van publiek en artiesten
- + Nabijheid andere culturele instellingen werkt versterkend op co-creatie en samenwerking





## 5.10 SONTPLEIN/EUROPAWEG ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Het Sontplein kent een duidelijke programmering met grootschalige perifere detailhandel. De uitstraling, inrichting en functionaliteit van het gebied sluit aan bij de PDV-bestemming.

Het realiseren van een muziekcentrum sluit niet aan bij de huidige functionaliteit en programmering van het gebied. De meerwaarde van toevoeging van een muziekcentrum aan het grootschalige winkelgebied achten we ook beperkt. Evenzo heeft het gebied als zodanig weinig tot geen meerwaarde voor het muziekcentrum.

### Ruimtelijke inpassing

In principe is er genoeg ruimte voor de minder gestapelde varianten, maar zal het verlies van de bestaande parkeervervoorziening als compensatie in de ontwikkeling moeten worden meegenomen. Ruimtelijk is een accent mogelijk aan het knooppunt Sontweg/Europaweg.

De locatie mist echter een voldoende basiskwaliteit om als omgeving voor een muziekcentrum te kunnen functioneren. De afstand tot de binnenstad is hemelsbreed niet ver, maar qua beleving zeer groot. Om die reden is een kwalitatieve verbetering van de looproute nodig van en naar de binnenstad, maar de verkeersbarrières zijn niet weg te nemen.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: redelijk

Langzaam verkeer: redelijk

OV: redelijk

Auto: goed

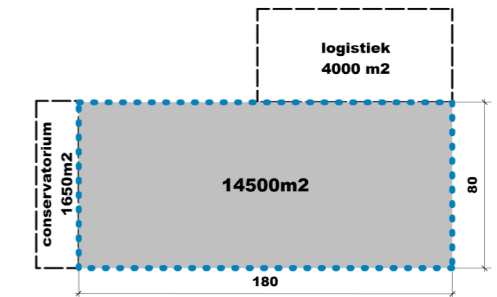
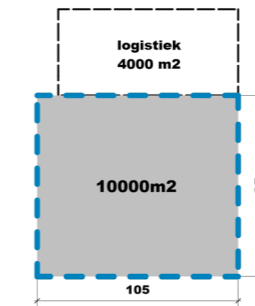
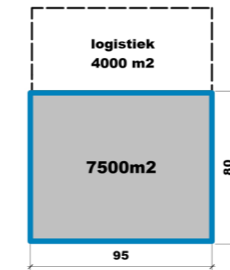
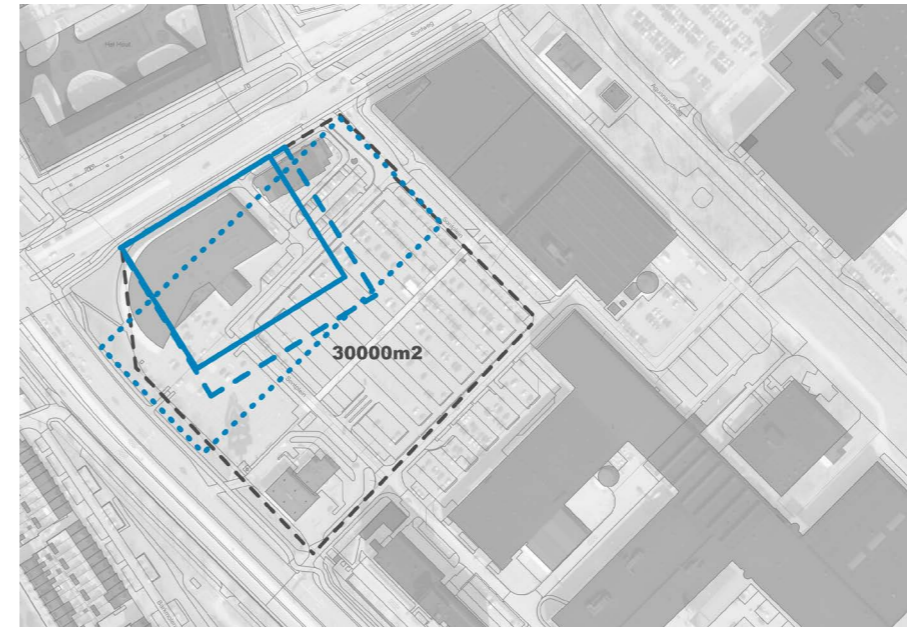
Logistiek: goed

De barrière van de Europaweg voor langzaam verkeer is groot. Als

de verbinding naar de Binnenstad verbeterd kan worden voor voetgangers en fietsers, is de nabijheid van de Binnenstad redelijk. Met openbaar vervoer is de locatie redelijk bereikbaar via bushaltes op de Europaweg en de Sontweg, maar met overstap op het Hoofdstation of station Europapark. De bereikbaarheid met de auto en logistiek is goed, mits de aansluiting op de Sontweg en de Kotkastraat wordt aangepast. Ook is de parkeerterruimte op maaiveld te beperkt in combinatie met de detailhandel en moet een parkeergarage worden aangelegd.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Op een deel van het parkeerterrein na, is het gehele gebied in handen van ontwikkelaars. Investerings zijn vooral nodig in de route naar de binnenstad. Een goede en aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer is randvoorwaarde, inclusief een brug over het Eemskanaal. De parkeerbalans in het gebied zal opnieuw bekeken moeten worden. De bodem is naar verwachting verontreinigd.



### Conclusie ontwikkelkansen **niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege strijdigheid met het profiel als grootschalige detailhandel-locatie en het ontbreken van een representatieve omgeving. Daarnaast is de aankoop en sloop van commercieel vastgoed nodig en is verbetering van de verbinding met de binnenstad conditioneel. We zien daarbij voor zowel het gebied zelf als voor De Oosterpoort geen meerwaarde ontstaan.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB



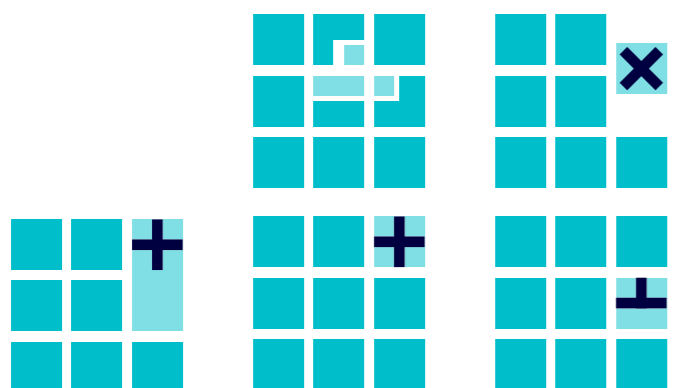
+ Ruime footprint mogelijk

- Geen directe aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving (veel asfalt) draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma
- Matig voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt





## 5.11 WESTELIJKE RINGWEG/ VINKHUIZEN ZUID ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Deze locatie is daadwerkelijk in beeld als de ringweg is omgebouwd, waarmee mogelijk op termijn een stedelijke knoop kan ontstaan met een hogere mate van verdichting als schakel tussen Vinkhuizen en de binnenstad. Een muziekgebouw kan daarbij een aanjager zijn voor de ontwikkeling van dit gebied en investeringen in de verbinding van Vinkhuizen met de binnenstad.

### Ruimtelijke inpassing

Er is genoeg ruimte voor alle gestapelde varianten van het nieuwe muziekcentrum binnen de schetsmatige stedenbouwkundige contouren. Stedenbouwkundige inpassing van het muziekcentrum vraagt aandacht in de aansluiting op toekomstige woonblokken en openbare ruimte. Het muziekcentrum kan als zelfstandig gebouwencomplex op deze locatie iconisch zijn, dan wel deel uitmaken van een verkaveling in bouwblokken. Voor het muziekcentrum zal een aantrekkelijke openbare ruimte als omgeving moeten worden gecreëerd.

### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht

Langzaam verkeer: redelijk

OV: slecht

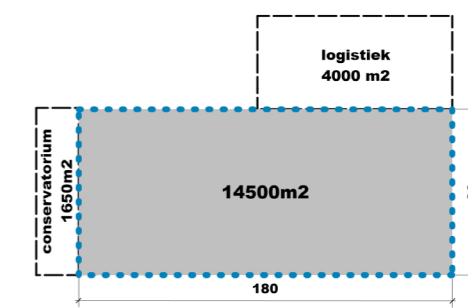
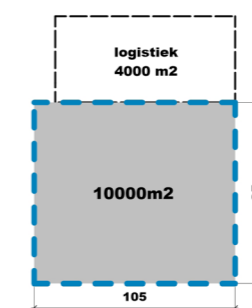
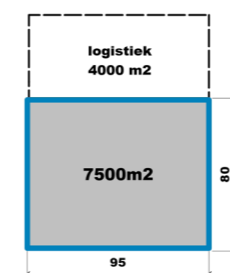
Auto: uitstekend

Met de auto is de locatie uitstekend bereikbaar, er moet wel een parkeergarage worden aangelegd. Locatie is uitstekend bereikbaar met logistiek en logistiek kan bij de latere planontwikkeling goed worden ingepast

### Afhankelijk/haalbaarheid

Deze locatie is alleen geschikt als de plannen voor de ombouw van de Westelijke Ringweg concreet worden en tot uitvoering komen.

Besluitvorming over de aanpak van de Westelijke Ringweg bevindt zich nu nog in de startfase. Inhoudelijke keuzes rondom het ongelijkvloers maken van de Westelijke Ringweg moeten nog worden gemaakt. Dit geldt ook voor ruimtelijke en programmatische keuzes. Dit planproces zal langere tijd in beslag nemen en op de uitkomst kan niet worden geanticipeerd. Voor de financiering van de aanpak van de Westelijke Ringweg moeten nog middelen worden gevonden. Het project maakt onderdeel uit van de zogenaamde Ringspaarprojecten, waar gemeente en provincie gezamenlijk optrekken. Een aansluiting op de Westelijke Ringweg is voor vestiging van het muziekcentrum randvoorwaarde. Daarnaast dient er ook geïnvesteerd te worden in verbindingen voor het langzame verkeer/openbaar vervoer en de openbare ruimte. Voordeel is dat het terrein geheel in eigendom van de gemeente is. Wel ligt het gebied dichtbij de bestaande woonbebouwing van Vinkhuizen en is het nu deels in gebruik als sportvoorziening.



### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege de lange planningstermijn voor daadwerkelijke aanpak van de westelijke ringweg en de onzekere uitkomst. Ook los van de planning, maakt de (gevoelsmatig) relatief grote afstand tot de binnenstad, de OV bereikbaarheid en het vooralsnog ontbreken van een gemengde omgeving met stedelijkheid en aanvullend programma waarmee een meerwaarde kan worden bereikt deze locatie niet kansrijk.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB



+ Goed bereikbaar met auto's en vrachtverkeer

- Geen aansluiting bij de binnenstad

- Weinig mogelijkheden festivals buiten i.v.m. woningen

- De bestaande omgeving draagt nu negatief bij aan de beleving van het programma

- Slecht voor ESNS (ver weg van binnenstad en hotels)

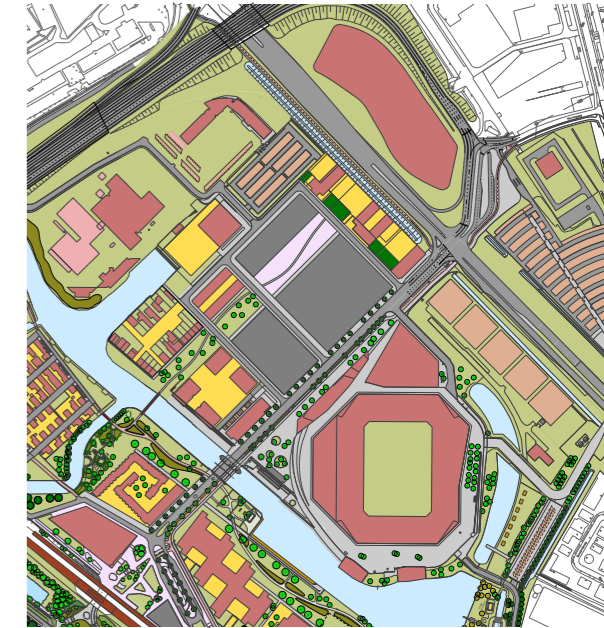
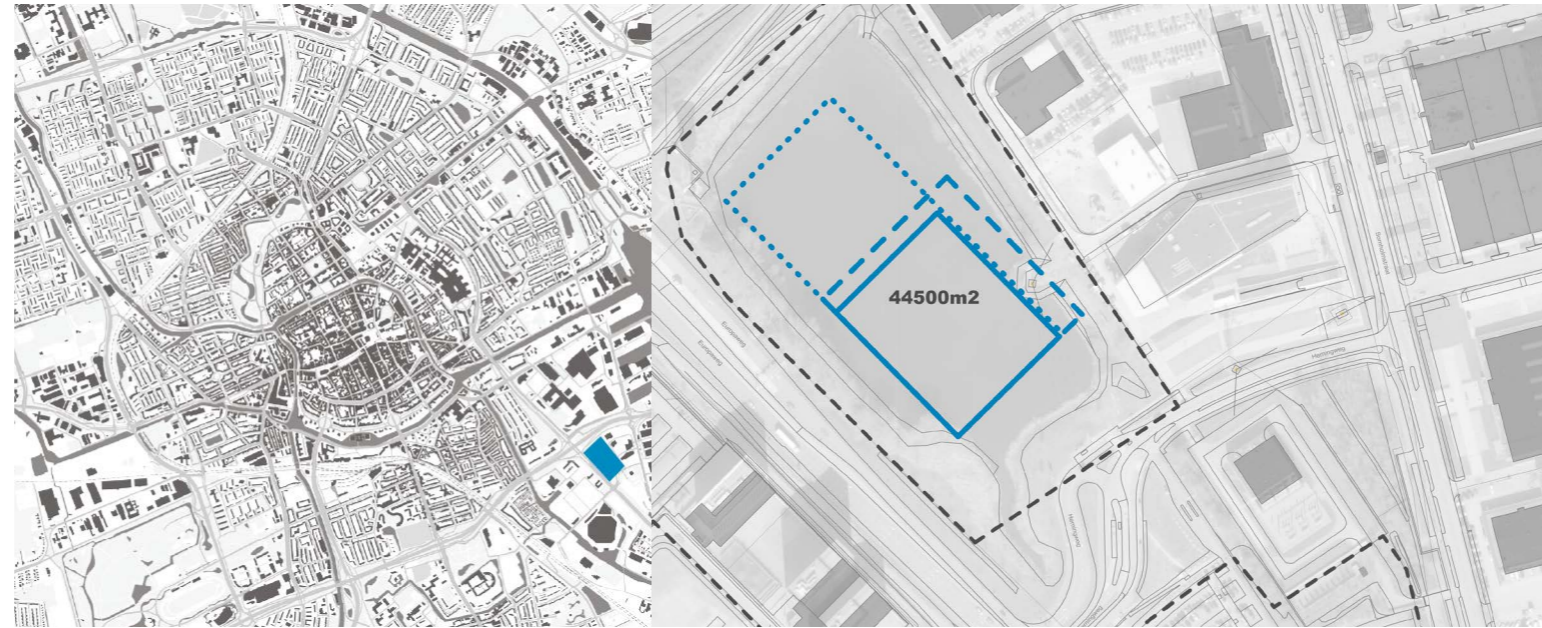
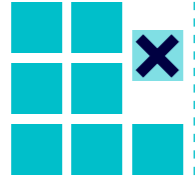
- Exploitatiemogelijkheden (dag)horeca vooralsnog beperkt

- Mogelijk overlast woonomgeving





## 5.12 SKIVIJVER (EUROPAPARK) ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



### Betekenis

Het Europapark heeft al een duidelijke programmering waar een nieuw muziekcentrum niet direct in past. De meerwaarde in wisselwerking met de woon-sport en onderwijsfuncties is niet evident. Dit stadsdeel heeft bovendien genoeg potentie om zonder muziekcentrum succesvol te zijn. De spin-off lijkt hier dan ook betrekkelijk omdat de afstand tot de binnenstad psychologisch gezien groot is. Er mist wat betreft omgevingskwaliteit een landschappelijke drager voor kwaliteit van openbare ruimte.

### Ruimtelijke inpassing

De skivijver ligt pal naast de afslag van de zuidelijke ringweg en is daarmee een mooie zichtlocatie. Het muziekcentrum kan als zelfstandig gebouwencomplex op deze locatie iconisch zijn. Er is genoeg ruimte voor alle gestapelde varianten voor het nieuwe muziekcentrum. Er zal flink moeten worden geïnvesteerd in de verbindingen en de aantrekkelijkheid van de directe omgeving om deze plek geschikt te maken.

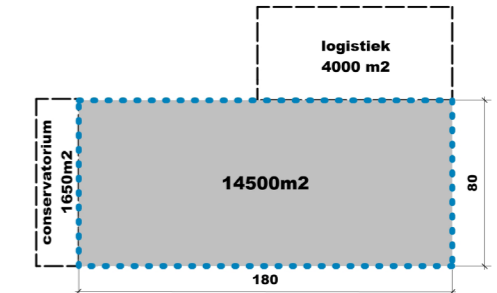
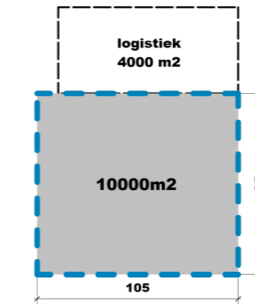
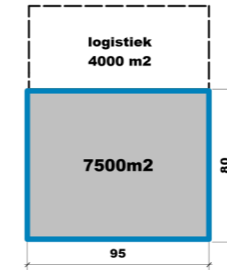
### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht  
Langzaam verkeer: slecht  
OV: redelijk  
Auto: ?  
Logistiek: ?

Locatie is slecht bereikbaar voor langzaam verkeer, vanwege de excentrische ligging. Locatie is redelijk bereikbaar met openbaar vervoer, vanwege de grotere loopafstand vanaf het station en de oversteek van de oude A7. Er zijn grote vraagtekens of deze locatie goed bereikbaar kan worden gemaakt voor auto en logistiek. Er moet rekening worden gehouden met de aanleg van een eigen parkeergarage.

### Afhankelijk/haalbaarheid

Deze locatie komt alleen in beeld indien het gedempte water in hetzelfde peilgebied kan worden gecompenseerd. Het gebied ligt, zeker na voltooiing Aanpak Ring Zuid geheel geïsoleerd tussen intensief gebruikte (auto) infrastructuur waardoor er geen sprake zal zijn van een prettige omgeving. Op (avond) wedstrijden van FC Groningen na is er voldoende parkeerruimte in de omgeving aanwezig. De (water) bodem is verontreinigd.



### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege het ontbreken van een meerwaarde in relatie tot het reeds bestaande gebiedsprofiel, nog los van de (gevoelsmatig) relatief grote afstand tot de binnenstad en het voorsnog ontbreken van een gemengde omgeving met stedelijkheid en aanvullend programma. De locatie ligt geïsoleerd en is moeilijk te ontsluiten.

### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

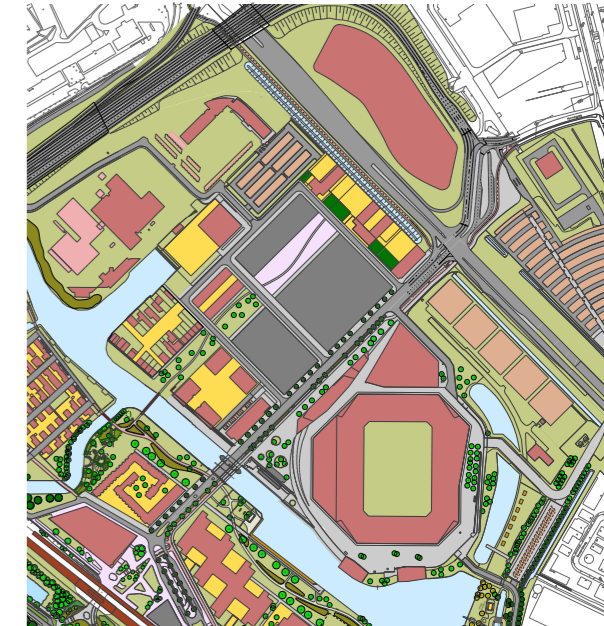
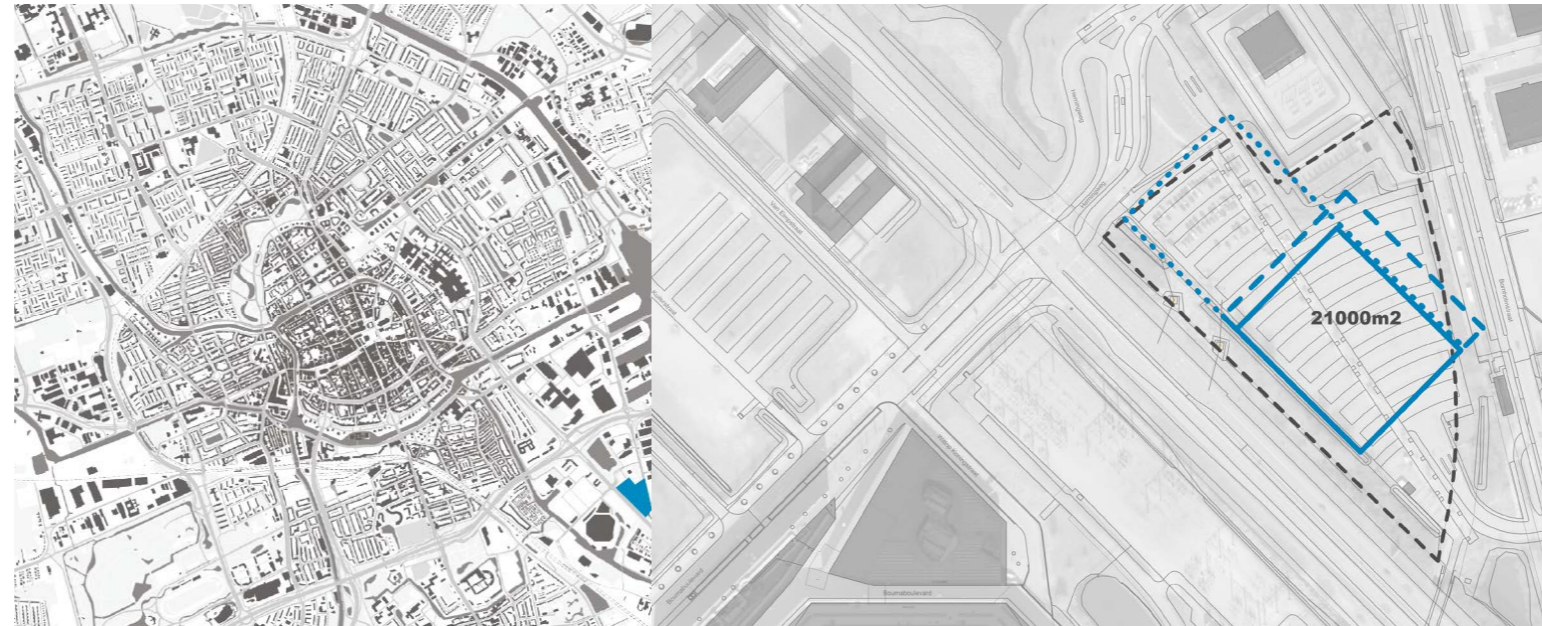
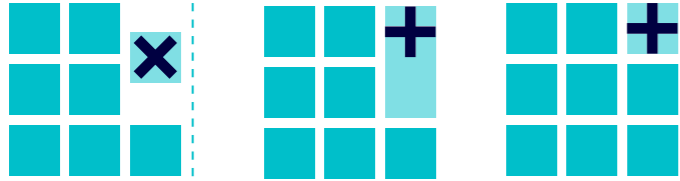


- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving draagt negatief bij aan de beleving van het muziekgebouw en het programma
- Slecht voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden horeca voorsnog beperkt
- Weinig kansen zomerfestivals
- Geen daghoreca mogelijk





### 5.13 P3 (EUROPAPARK) ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN



#### Betekenis

Wat de meerwaarde is van het muziekcentrum voor de omgeving van het Europapark dat op zich een helder gebiedsprofiel kent, is de vraag, zeker ook door de geïsoleerde ligging voor langzaam verkeer.

#### Ruimtelijke inpassing

Het muziekcentrum kan als zelfstandig gebouwencomplex op deze geïsoleerde locatie iconisch zijn. Er is ruimte voor alle gestapelde varianten. Voor het muziekcentrum zal een aantrekkelijke openbare ruimte als omgeving moeten worden gecreëerd.

#### Bereikbaarheid

Nabijheid binnenstad: slecht

Langzaam verkeer: slecht

OV: redelijk

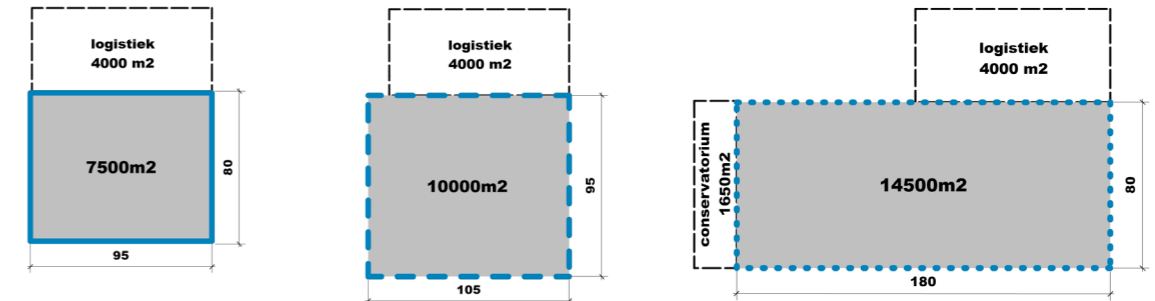
Auto: goed

Logistiek: goed

Locatie is slecht bereikbaar voor langzaam verkeer, vanwege de excentrische ligging. Locatie is redelijk bereikbaar met openbaar vervoer, vanwege de grotere loopafstand vanaf het station en de oversteek van de oude A7. De bereikbaarheid met de auto is goed en ook de logistiek is goed oplosbaar. Er moet rekening worden gehouden met compensatie van parkeerplaatsen.

#### Afhankelijk/haalbaarheid

Naast het investeren in een gebouwde parkeervoorziening ter compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen, zal ook behoorlijk in de kwaliteit van de openbare ruimte geïnvesteerd moeten worden. Daarnaast is er sprake van bodemverontreiniging.



#### Conclusie ontwikkelkansen: **niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege het ontbreken van een meerwaarde in relatie tot het reeds bestaande gebiedsprofiel, nog los van de (gevoelsmatig) relatief grote afstand tot de binnenstad en het vooralsnog ontbreken van een gemengde omgeving met stedelijkheid en aanvullend programma; investering in openbare ruimte en aanleg van een parkeergarage.

#### Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB

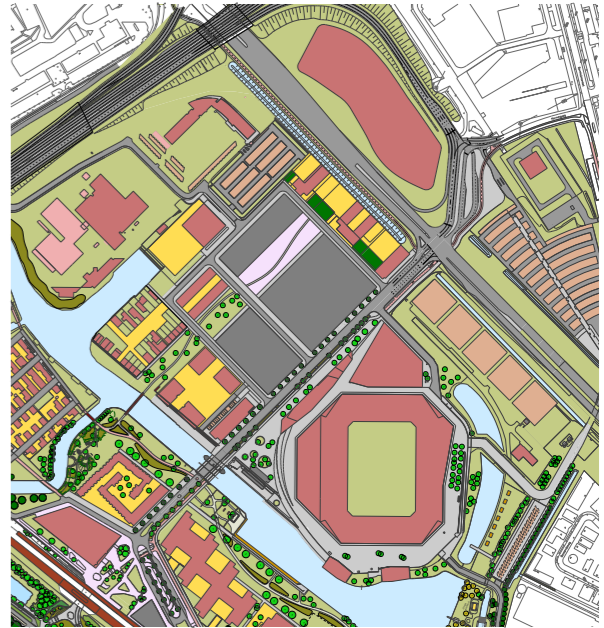
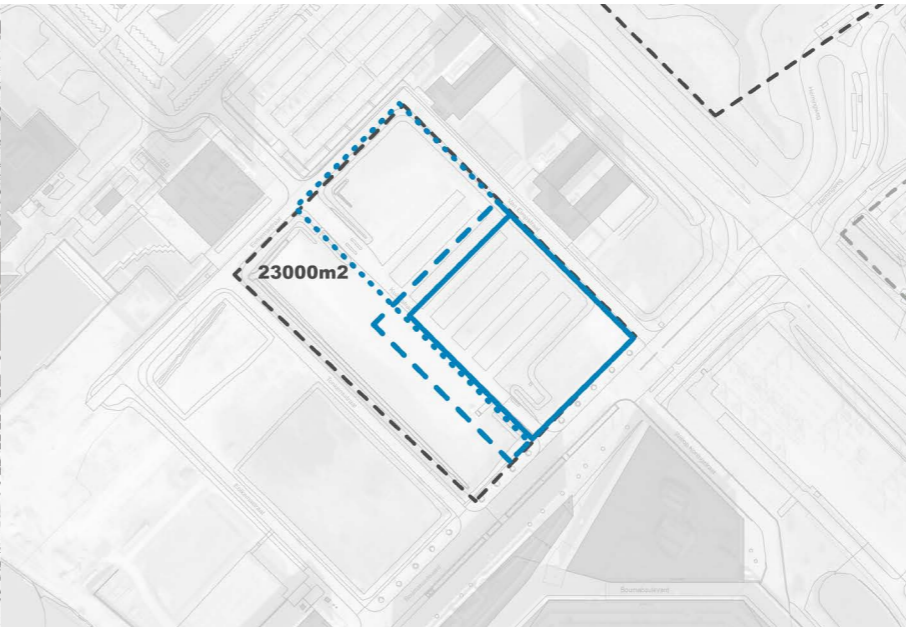
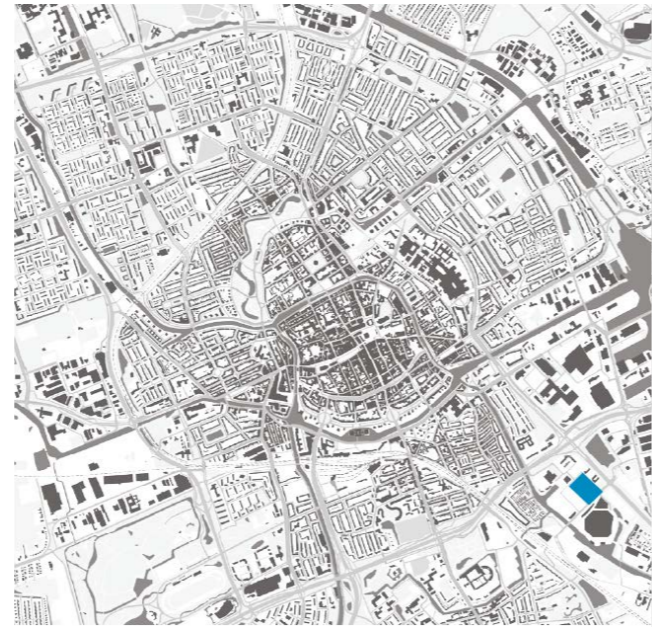
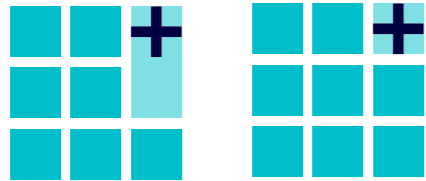


- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving draagt negatief bij aan de beleving van het programma
- Slecht voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden horeca vooralsnog beperkt
- Weinig kansen zomerfestivals
- Geen daghoreca mogelijk





**5.14 BOUMABOULEVARD P2  
(EUROPAPARK)  
ZONE: TRANSFORMATIEGEBIEDEN**



**Betekenis**

Wat de meerwaarde is van het muziekcentrum voor de omgeving van het Europapark dat op zich een helder gebiedsprofiel kent, is de vraag. De locatie Boumaboulevard ligt in een ontwikkelgebied met gemengd stedelijk milieu. Een muziekcentrum op deze locatie zal meeliften op de Euroborg-omgeving, vooral wat betreft bereikbaarheid, voorzieningen en openbare ruimte. Een bezwaar is dat het muziekcentrum als publiek aantrekkende functie wellicht te zwaar is i.c.m. met de Euroborg, ten opzichte van het naastgelegen woonprogramma.

**Ruimtelijke inpassing**

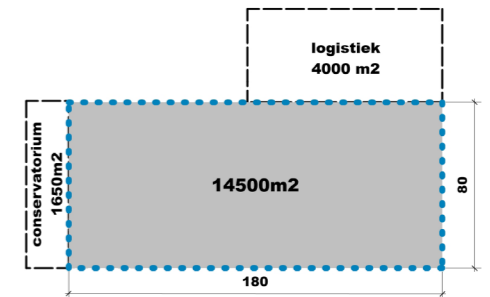
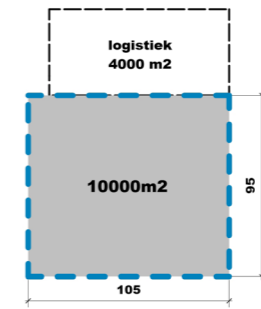
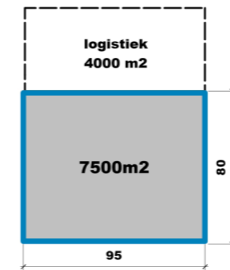
Op deze locatie is ruimte voor alle gestapelde varianten van het Muziekcentrum. De openbare ruimte rond het stadion is nu vooral functioneel ingericht en mist verblijfskwaliteit en representativiteit die nodig is voor een muziekcentrum. Het muziekcentrum zal als zelfstandig gebouwcomplex op deze locatie moet worden ingepast in de verkaveling met bouwblokken.

**Bereikbaarheid**

- Nabijheid binnenstad: slecht
- Langzaam verkeer: redelijk
- OV: goed
- Auto: goed
- Logistiek: goed
- Locatie is redelijk bereikbaar met langzaam verkeer (excentrische ligging). De bereikbaarheid met openbaar vervoer is goed in de nabijheid van station Europapark.

**Afhankelijk/haalbaarheid**

Een nieuwe Muziekcentrum dient functioneel te worden afgestemd op de aangrenzende (in ontwikkeling zijnde) P4 locatie. Dit vereist een alzijdige ruimtelijke inpassing. Daarnaast dient ook de openbare ruimte een meer passende verblijfskwaliteit te krijgen. De bodemgesteldheid (bodemverontreiniging en funderingen) noodzaken dat er niet verdiept gebouwd wordt. Op (avond) wedstrijden van FC Groningen na is er voldoende parkeerruimte in de omgeving aanwezig. Mogelijk spanning in verband met samenvallen van (risico)wedstrijden met evenementen/ programmering Oosterpoort, ook vanuit crowd management.



**Conclusie ontwikkelkansen: niet kansrijk**

Deze locatie achten we niet kansrijk, vanwege het ontbreken van een meerwaarde in relatie tot het reeds bestaande gebiedsprofiel, nog los van de (gevoelsmatig) relatief grote afstand tot de binnenstad en het vooralsnog ontbreken van een gemengde omgeving met stedelijkheid en aanvullend programma, investering in openbare ruimte.

**Analyse vanuit Programma en Bedrijfsvoering OPSB**



- Geen aansluiting bij de binnenstad
- De omgeving draagt negatief bij aan de beleving van het muziekgebouw en het programma
- Slecht voor ESNS (te ver weg van binnenstad en hotels)
- Exploitatiemogelijkheden horeca vooralsnog beperkt
- Weinig kansen zomerfestivals
- Geen daghoreca mogelijk

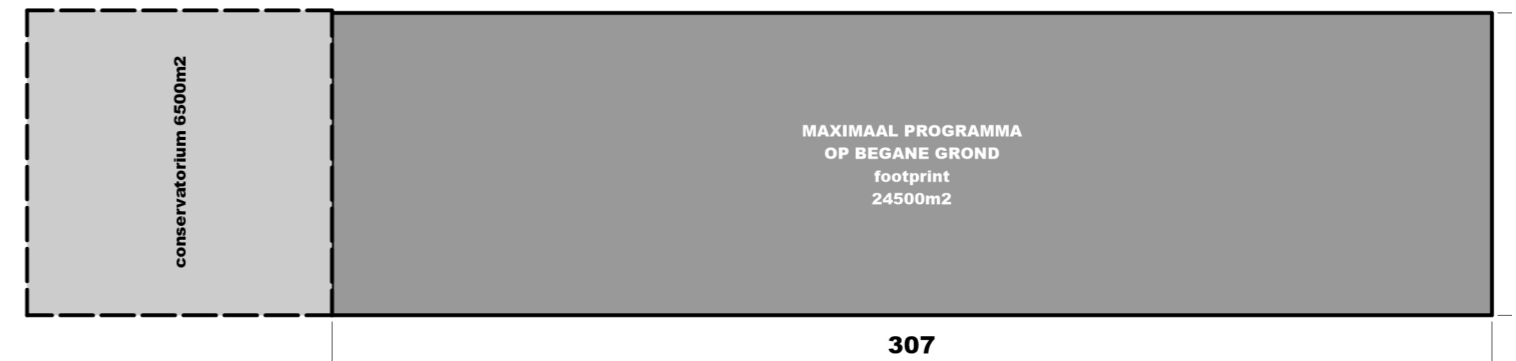
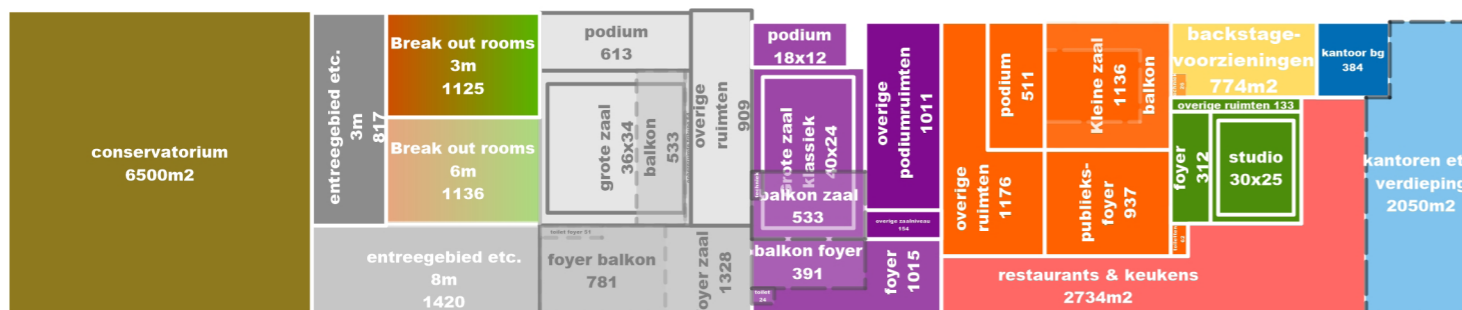
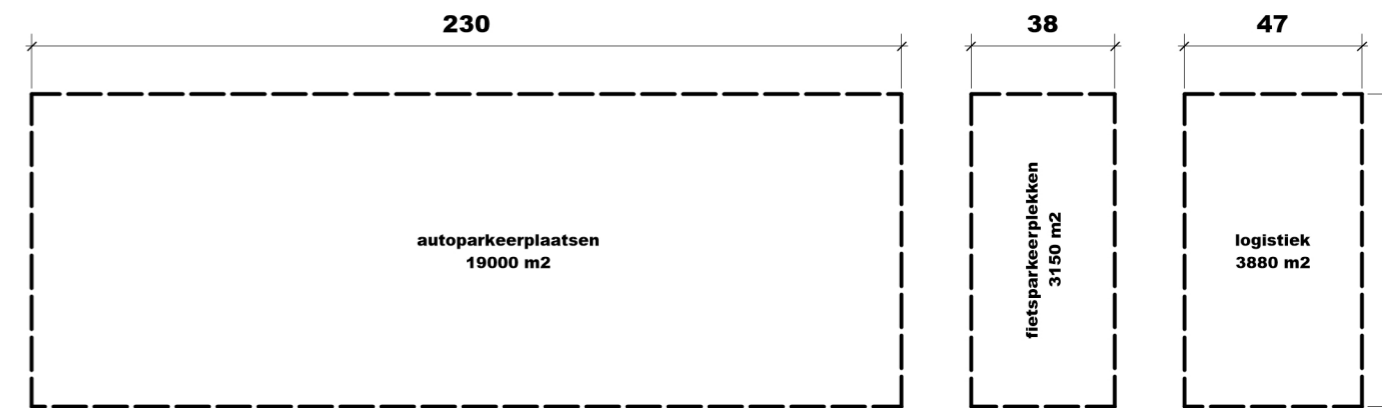
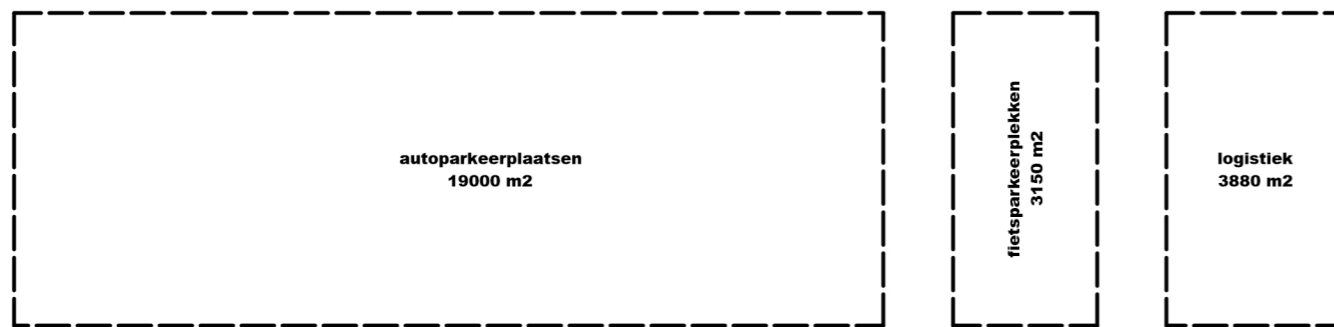
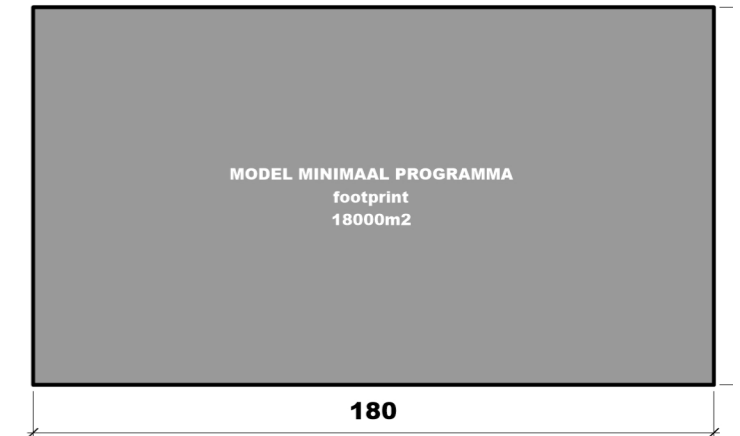
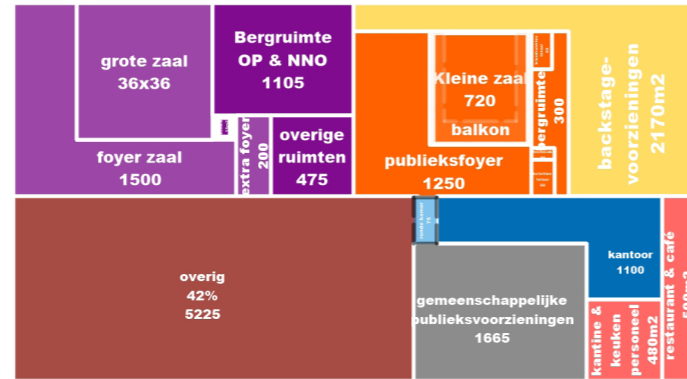
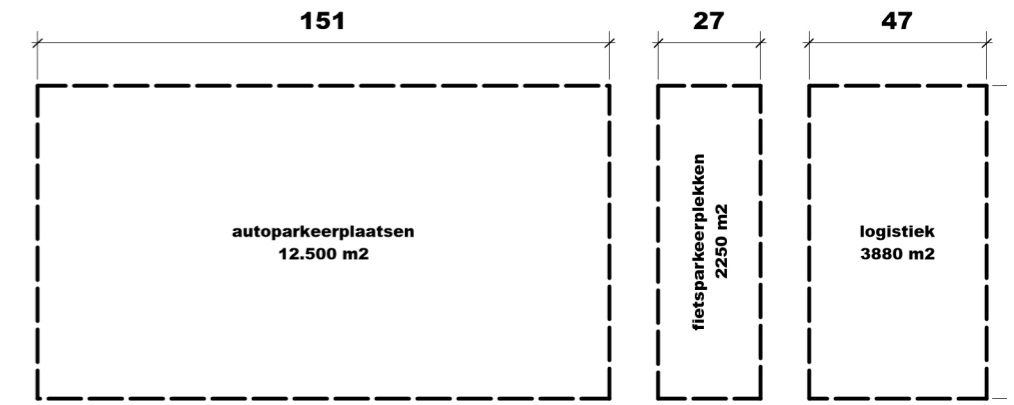
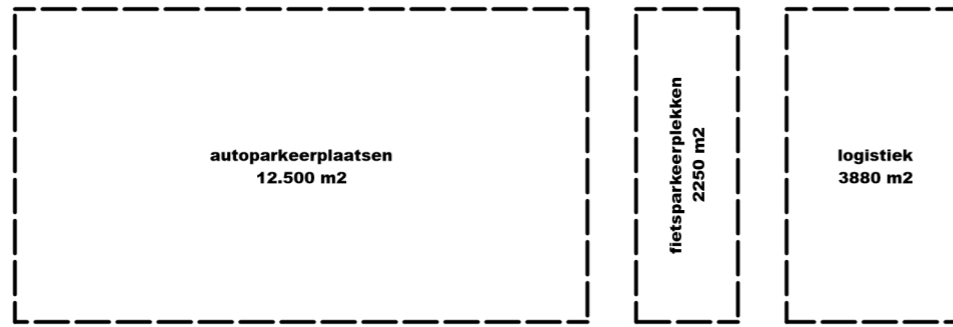
  
*Bijlage 1***PROGRAMMA OOSTERPOORT HUIDIG, MINIMAAL  
MODEL (3 ZALEN) EN MAXIMAAL MODEL (4  
ZALEN)**

Wanneer alle ruimtes naast elkaar op één laag zouden worden gesitueerd, ontstaat het volgende beeld.

Deze ruimtes kunnen op verschillende manieren worden gestapeld, afhankelijk van de locatie, de beschikbare ruimte en bij behorende randvoorwaarden.

Het minimale programma betreft het programma van de huidige Oosterpoort, vertaald naar footprint en volume met kengetallen zoals die gebruikelijk zijn en ook ten grondslag liggen aan het maximale programma.





## Bijlage 2

### UITGANGSPUNTEN EN AANNAMES BEREIKBAARHEID

#### Nabijheid Binnenstad

De nabijheid van de Binnenstad is apart bekeken, omdat deze door veel partijen als voorwaardelijk wordt gezien voor een goede synergie. De nabijheid van de Binnenstad is niet alleen afhankelijk van de hemelsbrede afstand, maar ook van de gevoelsmatige afstand die ontstaat door het ontbreken van rechtstreekse verbindingen of door (verkeerskundige) barrières, zoals het oversteken van drukke wegen, of via tunnels en/of verlaten gebieden. Voor locaties binnen de Diepenring is de nabijheid uitstekend, in de directe schil daaromheen (vergroete binnenstad) goed, daarbuiten redelijk of slecht al naar gelang afstand en barrières.

#### Herkomst bezoekers

Op basis van de herkomst van de bezoekers is een onderscheid te maken naar bezoekers uit de stad en bezoekers uit de regio (en bovenregionaal). Daaruit blijkt dat minder dan de helft van de bezoekers uit Groningen komt en meer dan de helft uit de regio. Aangenomen wordt dat bezoekers uit de stad grotendeels te voet en vooral met de fiets komen en van buiten de stad met het openbaar vervoer of de auto. Daarnaast is een steekproef onder concertbezoekers gehouden. Hieruit blijkt dat het aandeel (aangenomen wordt dat dit voornamelijk bezoekers zijn van buiten de stad) dat met de auto komt 2 á 3 keer zo groot is als het openbaar vervoer aandeel. Deze aandelen zijn wel locatie-specifiek: nabij het hoofdstation zal het openbaar vervoer aandeel groter zijn dan op een locatie aan de Ringweg met slecht openbaar vervoer. Voor de huidige locatie van de Oosterpoort is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer als redelijk beoordeeld. Plaatsing van de Oosterpoort bij het hoofdstation zal dit aandeel in potentie vergroten (waarbij het autoaandeel dus vermindert). Voor het functioneren van de Oosterpoort is de bereikbaarheid met alle modaliteiten belangrijk. Het gaat niet alleen om grote aantallen, maar ook voor de programmering is het belangrijk dat de Oosterpoort voor alle doelgroepen goed bereikbaar is.

#### Openbaar vervoer

Voor de kwalitatieve bereikbaarheid met het openbaar vervoer is in eerste instantie de nabijheid van het hoofdstation van belang. Vervolgens de nabijheid van een ander treinstation of een overstapknoppunt voor het openbaar vervoer. De overstap bij het hoofdstation op de bus wordt als een belemmerende factor gezien en daarbij wordt ook globaal meegewogen welke afstand, frequentie en capaciteit kan worden geboden. Daarbij is ook van belang of er voldoende capaciteit kan worden geboden in de avonduren, vooral bij het vertrek van de bezoekers. In de directe nabijheid van het Hoofdstation is het openbaar vervoer uitstekend. Nabij station Europapark of binnen loopafstand naar het Hoofdstation goed. Direct nabij een busknoppunt redelijk tot goed en redelijk nabij hoogfrequente buslijnen.

#### Tijdstip

Voor de bereikbaarheid is ook het tijdstip van belang. De podia worden 's avonds (aankomst) en 's nachts (vertrek) bevoorraad. 's Avonds (aankomst) moet er rekening mee worden gehouden dat dit kan samenvallen met de avondspits. De horeca wordt overdag bevoorraad. Voor bier gelden vaste tijdstippen. Daarnaast is er de overige bevoorrading die veelal overdag met bestelbusjes plaatsvindt.

Het parkeren van bezoekers vindt veelal 's avonds plaats, maar hierbij moet wel rekening worden gehouden met koopavonden. Het bezoeker-parkeren overlapt met het personeels- en bewoner-parkeren. Omdat het personeel in shifts werkt, moet vanwege de shiftwisseling rekening worden gehouden met een groter aantal parkeerplaatsen voor personeel. Door bezoekers- en personeel parkeren te combineren ontstaat er meer flexibiliteit. In vervolgonderzoek moet door middel van een locatie-specifieke parkeerbalans hier meer duidelijkheid over ontstaan.

Voor het fiets-parkeren geldt een vergelijkbare benadering als het auto-parkeren.

#### Ruimtebehoefte

Voor de ruimtebehoefte naast het gebouwde programma op de locatie zijn vooral logistiek en parkeren met auto en fiets van belang. Er is op basis van vooralsnog globale gegevens rekening gehouden met piekmomenten in de reguliere programmering. Voor het auto- en fietsparkeren wordt uitgegaan van die piekmomenten in de programmering. Daarbij zijn op basis van het huidige gebruik de bezoekersaantallen opgehoogd, vanwege de grotere capaciteit van de zalen. Bij de verdere uitwerking van de voorkeurslocaties moeten de gegevens specifiek in beeld worden gebracht op basis van de verwachte jaarprogrammering van het nieuwe muziekcentrum, door middel van een parkeerbalans voor auto en fiets. Voor de eerste schifting van de locaties zijn de globale gegevens ruim voldoende. Grotere evenementen en Eurosonic/Noorderslag, zijn buiten beschouwing gelaten. Hiervoor worden via de evenementenvergunning aanvullende maatregelen genomen en geregeld.

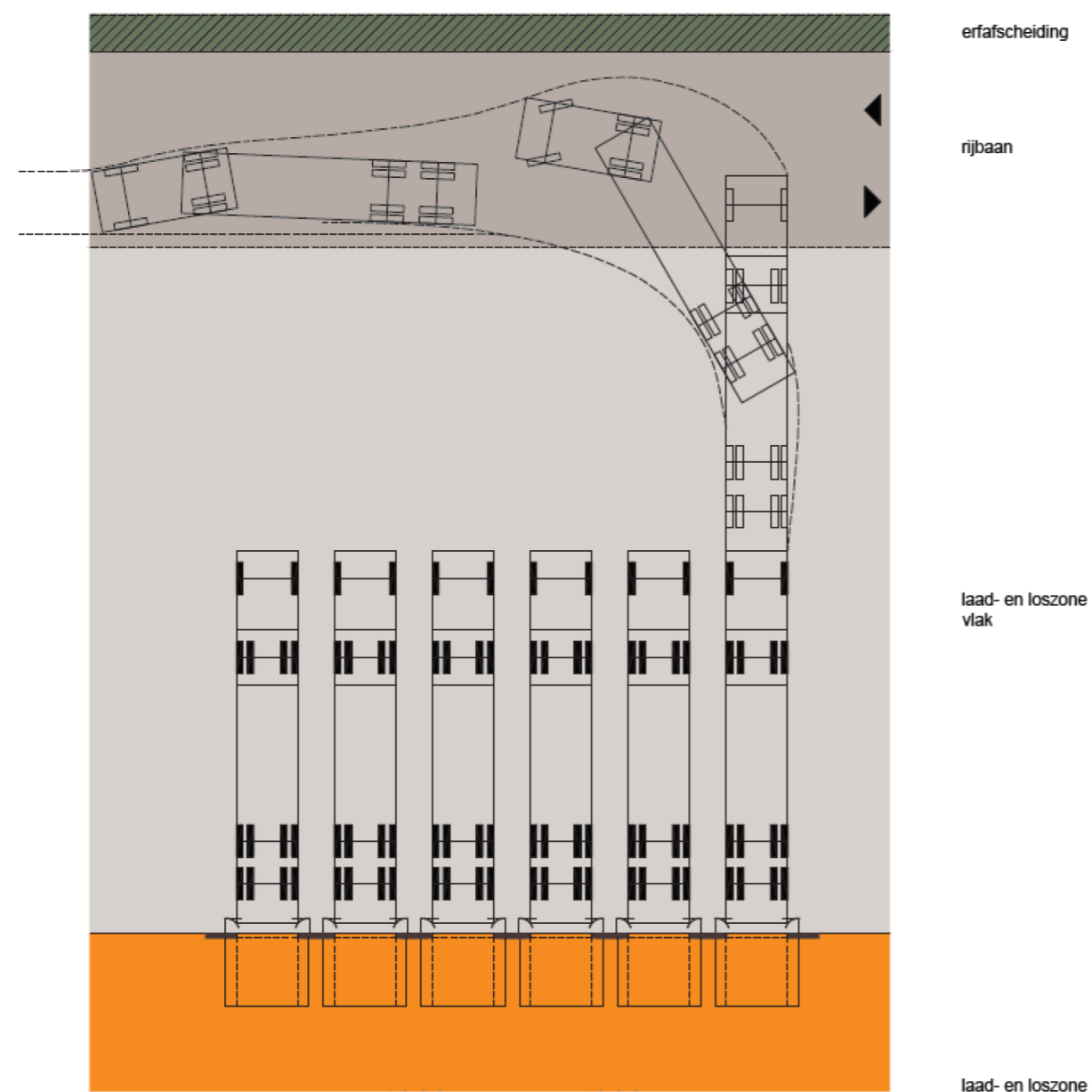
#### Logistiek

Voor de ruimtebehoefte t.b.v. logistiek wordt er een onderscheid gemaakt naar bevoorrading voor de artiesten met spullen, horeca en overig. De bevoorrading voor de artiesten staat los van de horeca en overig. Voor de artiesten wordt uitgegaan van 3 laad- en losplekken voor trucks met in totaal 7 grote parkeerplaatsen/camperplaatsen (privacy) en 5 kleine parkeerplaatsen voor busjes. Voor horeca en overig wordt uitgegaan van 2 loadingdocks. De logistieke afwikkeling is zeer belangrijk voor de bedrijfsvoering van De Oosterpoort. De ruimtebehoefte ten behoeve van logistiek is groot en de bereikbaarheid (zowel intern als extern) is voor het functioneren van groot belang. Er zijn in dit onderzoek twee mogelijkheden bekeken: laden en lossen via een gecombineerde in- en uitgang voor laad- en losverkeer met loading-docks haaks op het gebouw of via een aparte in- en uitgang met schuin geplaatste loading-docks. In de modellen is dit vertaald naar een bruto ruimtebehoefte voor de logistiek op eigen terrein, bestaande uit opstelvakken en manoeuvreerruimte voor grote voertuigen.

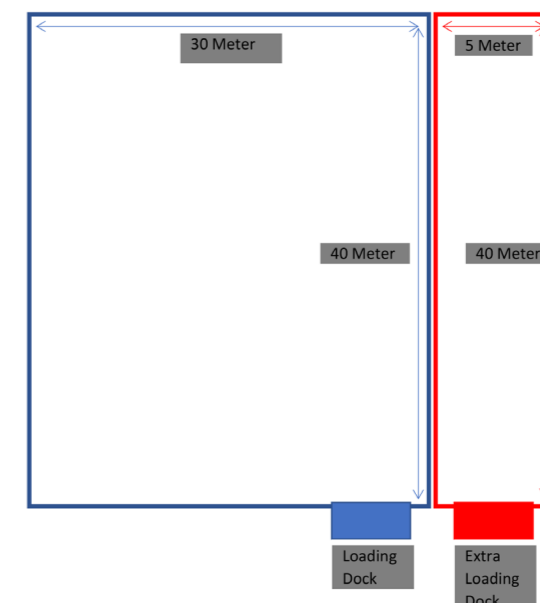


De logistiek is ten behoeve van de beoordeling van het benodigde ruimtebeslag uitgetekend. Naast loadingdocks en opstelvakken voor vrachtwagens gaat het om ruimte voor touringcars en busjes. Er zijn twee varianten:

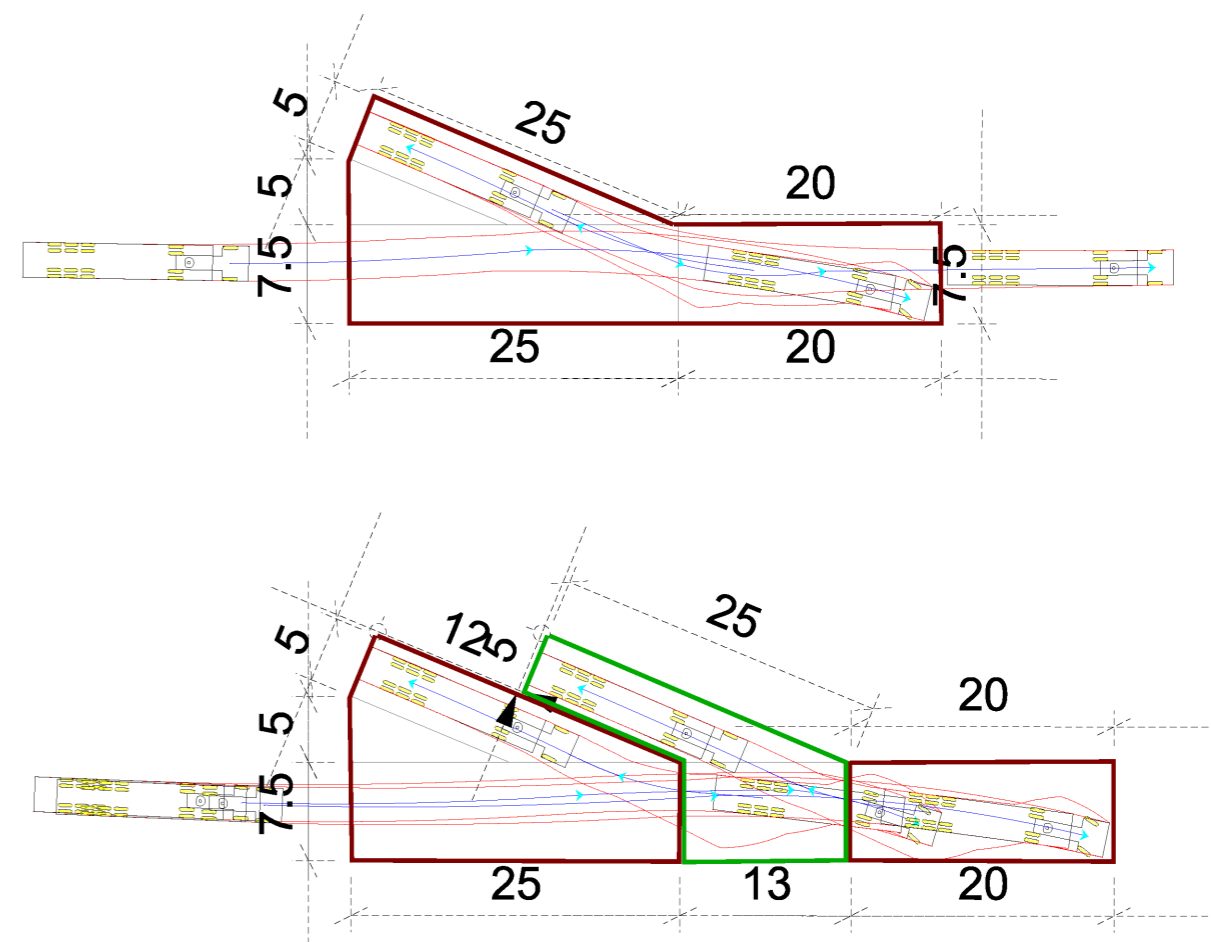
**1 | loading docks loodrecht:** dit vraagt naast het ruimtebeslag van de opstelplaatsen zelf vooral manoeuvreerruimte. Dit is modulair uitgetekend; het aantal loadingdocks bepaalt het totaal benodigd oppervlak.



Concreet: het voorterrein voor een loading dock heeft dus een afmeting van 40 meter diep, waarbij de breedte wordt bepaald door het aantal loading docks. De breedte voor manoeuvreerruimte op eigen terrein is +/- 30 meter voor één loading dock, waarbij er per loading dock ongeveer 5 meter bij komt. Dit komt er dan als volgt uit te zien:



**2 | loadingdocks schuingeplaatst:** dit is een efficiënte vorm met een geringer ruimtebeslag,



Per locatie vraagt dit nadere uitwerking, het uiteindelijk benodigd ruimtebeslag hangt o.m. af van:

- mogelijkheden manoeuvreren buiten het bouwvlak
- aanrijdroutes
- vorm en afmetingen van het perceel
- plek van in-/uitgang; gecombineerd of gescheiden
- technische voorzieningen (van schaarlift tot draaiplateau)
- begane grond of kelderniveau (extra ruimte voor hellingbanen)

## Parkeren

Voor de ruimtebehoefte t.b.v. parkeren wordt onderscheid gemaakt naar parkeren van de bands, parkeren auto en parkeren fiets. Voor het parkeren van de bands wordt uitgegaan van 7 vrachtwagens en/of nightliners (bussen waarmee de artiesten zich laten vervoeren), en 5 busjes, die in verband met beveiliging veilig opgesteld moeten kunnen worden, onafhankelijk van bezoekers en de laad- en losvoorzieningen. Bij het parkeren van de auto en de fiets wordt uitgegaan van gecombineerd gebruik door bezoekers en personeel. Op basis van globale aannames wordt voor de auto in het maximale model uitgegaan van 700 parkeerplaatsen. De nabijheid van andere parkeervoorzieningen en de kwaliteit van het openbaar vervoer spelen daarbij een grote rol. Bij de verdere uitwerking zal door middel van een parkeerbalans de daadwerkelijke parkeerbehoefte in beeld gebracht moeten worden. Voor de fiets wordt uitgegaan van 1.750 plekken. In het minimale model circa 450 autoparkeerplaatsen en 600 fietsparkeerplaatsen. In de huidige situatie heeft de parkeergarage Oosterpoort 260 parkeerplekken (en wordt er uitgeweken naar andere garages). Ook het aantal fietsstallingsplaatsen is beperkt, maar er is er ruimte om de fiets (op de standaard) op het trottoir neer te zetten.

## Uitgangspunten logistiek

Op basis van het logistieke programma (maximaal model) is de footprint voor de logistiek opgebouwd. Er is daarbij gebruik gemaakt van onderstaande afbeeldingen met de rijcurves van trailers en het bijbehorende ruimtebeslag (logistieke richtlijnen: internet) voor de manoeuvreerruimte voor deze logistiek. De logistieke footprint is de combinatie van de manoeuvreerruimte en de opstelruimte voor de trailers, met de opstelplekken voor nightliners en overige logistiek.

### Hoofdwegen

Alle items

### Slecht te bereiken locaties

Alle items

### Redelijk te bereiken locaties

Alle items

### Goed te bereiken locaties

Alle items

