

Onderwerp **Gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid**

Registratienr. 6456994

Steller/telnr. v Maanen/0652407237

Bijlagen 1

Classificatie  Openbaar  Geheim  
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder De Rook / Van der Schaaf

Raadscommissie:  
R&W

Langetermijn agenda LTA ja:  Maand 0 Jaar 2017  
(LTA) Raad LTA nee:  Niet op LTA

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de ambities en ontsluitingsprincipes zoals verwoord in het uitgangspuntendocument voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid vast te stellen;
- II. bij de verdere planontwikkeling van de zuidzijde van het Stationsgebied uit te gaan van bebouwde parkeervoorzieningen en het college opdracht te geven tot nadere planuitwerking en technische voorbereiding van een meerlaags parkeergarage ter plaatse van het busplatform, conform scenario 2;
- III. in te stemmen met de aankoop van de woningen en een bedrijfspand op Parkweg 69 tot en met 89b oneven op basis van volledige schadeloosstelling en deze aankopen ten laste te laten komen van de Grondbank;
- IV. kennis te nemen van het bodemenergieplan.

### Samenvatting

De gemeente en de provincie Groningen werken samen met andere betrokken partijen aan de ontwikkeling van de Spoorzone in de stad. Een nieuw station met een passage onder de sporen door verbindt straks de noordzijde van het station met een nieuw stationskwartier aan de zuidzijde. Deze ruimte ontstaat doordat het opstel terrein verplaatst wordt naar Haren, een nieuwe noordzuid-verbinding wordt aangelegd en er een nieuwe ingang van het station aan de zuidkant komt.

Daarmee ontstaat een uniek nieuw gebied in de stad. De zuidzijde van het Stationsgebied heeft een grote potentie om zijn positie als toplocatie in de regio te verstevigen: een knooppunt van stedelijk leven ('cityhub') met een mix van stedelijke functies. Ook kunnen we door de ontwikkeling van het Stationsgebied de Rivierenbuurt versterken, zodat het niet langer met de achterkant naar de stad komt te liggen maar logisch aansluit op het Stationsgebied.

In dit raadsvoorstel stellen we u voor om de ambities, uitgangspunten voor ontwikkeling en ontsluitingsprincipes van de Zuidzijde van het Stationsgebied vast te leggen. Daarmee geeft u handvaten mee voor de verdere ruimtelijke uitwerking. Daarnaast bieden wij u het bodemenergieplan ter kennisname aan als basis voor het uitwerken van de energie- en duurzaamheidsambitie in dit gebied.

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

#### Aanleiding/Voorgeschiedenis

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein en bus beter bereikbaar te maken: Groningen Spoorzone. Provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben de handen ineengeslagen om de uitbreiding van het spoor en het intensievere treinverkeer mogelijk te maken. In uw vergadering van 24 September 2014 heeft u ingestemd met de voorkeursvariant 84, de spoorkruisende busonderdoorgang en het 'Reactierapport Groningen Spoorzone, gedateerd juli 2014'. Zie ook [www.groningenbereikbaar.nl/Spoorzone](http://www.groningenbereikbaar.nl/Spoorzone).

In februari 2015 heeft u met zowel het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFC 2) en het Ambitiedocument 'Mooi' ingestemd. Op 15 juni 2016 hebben wij u geïnformeerd over de aankoop van de PostNL-locatie waardoor er een kortere busonderdoorgang mogelijk wordt, waarbij tevens een goede ruimtelijke verbinding met de Rivierenbuurt kan worden bewerkstelligd.

In november 2016 heeft u in navolging op de aankoop van de Post NL locatie besloten een gestrekt busstation aan de zuidzijde te realiseren, de korte busonderdoorgang groen in te passen en het bestemmingsplan Spoorzone vast te stellen.

Met het toevoegen van de realisatie van de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling (5.000 plekken) en fietsparkeerplaatsen Oostflank Hoofdstation (2.200 plekken) aan de scope van het project Groningen Spoorzone hebben we al een forse invulling gegeven aan de fietsparkeeropgave voor het Stationsgebied. In 2020 zijn er zo'n 15.000 fietsparkeerplaatsen nodig, waar de hier voor genoemde faciliteiten ruimschoots in voorzien. In 2030 zijn er echter in totaal zo'n 17.500 fietsparkeerplaatsen nodig. Als alles binnen de raming van de projectscope op te lossen is zien we kans om op de Westflank nog zo'n 800 fietsparkeerplaatsen toe te voegen, waardoor de opgave voor 2030 nog wordt verkleind naar ruim 1.500 fietsparkeerplaatsen. Verder zien we kans om de kiss-and-ride (K&R) en taxistandplaats nadrukkelijker in het Stationsgebied een plaats te geven door deze voorzieningen onder de perronkappen van de te vervallen sporen op de westflank onder te brengen.

Op basis van de genoemde besluiten heeft de Stuurgroep Spoorzone de scope van het project inmiddels vastgesteld zodat het project kan worden aanbesteed. Dit geschiedt middels een drietal afzonderlijke contracten, te weten grondwerkcontract De Vork (in uitvoering), Contract Spoor (aanbesteding gestart in juni jl.) en Contract Station (start aanbesteding medio oktober as.) Contract Spoor betreft de bouw van het nieuwe opstel terrein De Vork, de uitbreiding en aanpassing van het station Europapark, het opruimen van het oude rangeerterrein en de uitbreiding van 3 naar 4 sporen tussen het Station Europapark en het Hoofdstation. Het Contract Station betreft de bouw van het nieuwe busstation met busbuffer, de reizigerstunnels, de fietstunnel, de ondergrondse fietsenstalling, de aanpassing van de perrons, de kappen en de herinrichting van de westflank (extra stallingen), aanleg K&R en taxistandplaatsen, ontsluiting van de busonderdoorgang op de Stationsweg alsmede optimalisatie fietspadenstructuur aan de noordzijde. Als de gehele uitvoering volgens planning verloopt zal de doorkoppeling van de treinen alsmede de ingebruikname van het nieuwe busstation medio 2022 gerealiseerd zijn, met een uitloop van restwerkzaamheden naar 2023.

Aan de achterzijde ontstaat door deze ingrepen een nieuw gebied van ca. 3,5 ha groot. Dit gebied is grofweg omsloten door het Emmaviaduct aan de westzijde, het toekomstig busstation aan de noordzijde, de Achterweg aan de oostzijde en de Zaanstraat aan de zuidzijde. Momenteel bevindt zich er, naast het rangeerterrein, een (tijdelijk) gemeentelijk parkeerterrein en The Big Building. Deze laatste zal in 2018 worden gesloopt. Naast een geplande bus- en autoverbinding op het Emmaviaduct is een beoogde noord-zuidverbinding voor langzaam verkeer het belangrijkste structurerende element voor de toekomstige gebiedsontwikkeling en de ontsluiting van het OV-Hub aan de zuidzijde op de Parkweg. Deze nieuwe as gaat het zuidelijk deel van Groningen beter verbinden met de binnenstad en zorgdragen voor de ontsluiting van het Stationsgebied aan de zuidzijde. In het kader van de planvorming zal de gemeente, nadat het nieuwe Stationsgebied medio 2022 in gebruik is genomen, op termijn de gebiedsontwikkeling ter hand nemen. Anticiperende hierop lopen momenteel reeds gesprekken met de NS over de beschikbaarheid van de hiervoor vereiste grondposities.



## Doel

Doel van dit raadsvoorstel is dat uw raad een aantal besluiten neemt ter voorbereiding van de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. We stellen u voor de ambities en ontsluitingsprincipes vast te stellen en een aantal ondersteunende besluiten te nemen. Het is belangrijk om dat nu al te doen, ondanks dat de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling pas vanaf 2024 kan plaatsvinden in verband met de ombouw van het station. 2024 is nog twee college- en raadsperiodes vooruit. Toch is het van belang om nu een aantal principekeuzes te maken over de ontsluiting van het gebied. Het is van groot belang om nu duidelijkheid te kunnen geven aan de bewoners, die vanwege de lange looptijd van de planvorming al geruime tijd in onzekerheid leven door de plannen. En meer in het bijzonder de gebiedsontsluitingen en de impact hiervan op hun leefomgeving. Daarnaast is het ten behoeve van het contract Station noodzakelijk de principekeuzes voor de gebiedsontsluitingen nu te maken. Zodat deze meegenomen kan worden in het aanbestedingsdossier waardoor bij de aanleg van het nieuwe station hierop geanticipeerd kan worden. Dit is met name van belang voor de eerder genoemde noord-zuid-as en de in samenhang daarmee te ontwerpen en aan te leggen station entree aan de zuidzijde.

Deze ambities, uitgangspunten voor ontwikkeling en ontsluitingsprincipes zijn zodanig geformuleerd, dat deze houdbaar zijn voor langer termijn. Daardoor zijn we voldoende flexibel om verschillende ontwikkelprogramma's mogelijk te maken, maar ook voldoende richting formuleren om de aanbesteding, aankopen en nadere planuitwerking vorm te geven. Het oogmerk is de planontwikkeling voort te zetten, zonder dat we nu al weten welk programma we in 2024 en daarna willen realiseren.

Het besluit dat nu wordt genomen richt zich daarom op 4 onderdelen:

- De ambities en ontsluitingsprincipes zoals verwoord in het uitgangspuntendocument voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid vast te stellen;
- Bij de verdere planontwikkeling van zuidzijde van het Stationsgebied uit te gaan van bebouwde parkeervoorzieningen en het college opdracht te geven tot nadere planuitwerking en technische voorbereiding van een meerlaags parkeergarage ter plaatse van het busplatform;
- Geld beschikbaar te stellen voor de aankoop van de woningen en een bedrijfspand op Parkweg 69 tot en met 89b oneven op basis van volledige schadeloosstelling en deze aankopen ten laste te laten komen van de Grondbank;
- Kennis te nemen van het bodemenergieplan.

## Kader

---

Het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 en het ambitiedocument 'Mooi' en 'Mooi Extra' zijn een nadere uitwerking van de plannen in het kader van Groningen Spoorzone. Onze treinambitie is verwoord in het Programma Noord-Nederland. Daarnaast zijn zowel spoorse als HOV ambities vastgelegd in de in oktober 2013 door u vastgestelde HOV-Visie die onderdeel uit maakte van de geactualiseerde Netwerkanalyse Regio Groningen - Assen. De uitgangspunten voor de gebiedsontsluitingen en gebiedsontwikkeling van de zuidzijde zijn vastgelegd in het Rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen respectievelijk de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied.

Relevante documenten:

- Programma Noord-Nederland - Spoorplan Noord Nederland (2011);
- Structuurvisie 'Stad op Scherp';
- Groningen Stationsgebied - Rapportage Voorkeursalternatief, gemeenteraad juli 2011;
- Groningen Stationsgebied - Ontwikkelstrategie, gemeenteraad juni 2013;
- Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen, Regio Groningen Assen maart 2013 inclusief HOV-visie;
- Ontwerpuitgangspunten spoorconfiguratie B4, juli 2014;
- Visiedocument Next City, juni 2016
- Rapport Concire 2013

De samenwerking tussen de gemeente en projectpartners NS Stations, provincie Groningen, ProRail en het ministerie van I en M is vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst Spoorzone, maart 2014'. De uitvoering van het project is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst, afgesloten tussen projectpartners.



## **Argumenten en afwegingen**

---

Hieronder geven we op hoofdlijnen onze ambities en ontsluitingsprincipes weer. In bijgaand uitgangspuntendocument hebben wij deze verder uitgewerkt.

### **Ambities**

Het gebied is een unieke plek in de stad en wijde regio. Het is de enige plek in de stad waar een unieke combinatie van kwaliteiten zich voordoet: centraal gelegen in de stad, vlakbij de binnenstad, uitstekend bereikbaar met het Openbaar Vervoer (OV), auto, fiets en te voet, pal naast het grootste OV-knooppunt van het noorden en aansluitend op een bestaande woonwijk. Met gebiedsontwikkeling op deze locatie kunnen we een uniek nieuw stukje stad toevoegen. Het Stationsgebied is dé plek in de stad waar alle vervoersstromen samenkomen. Het is de ideale locatie voor landelijke en bovenregionale functies die goed bereikbaar moeten zijn per OV en auto. In het gebied worden landelijke en regionale stromen verknoopt aan de stad. Als op geen andere plek komen stad en regio hier samen, om naar school, werk of binnenstad te gaan. Een stad die groeit en bloeit en waar de regio steeds meer van afhankelijk wordt.

De zuidzijde van het Stationsgebied is zo goed gelegen in stad en regio dat exclusiviteit de belangrijkste ambitie moet zijn. De locatie is uniek: er is geen enkele vergelijkbare plek in stad en wijde omtrek. Nu al een Cityhub, zoals uw raad heeft vastgesteld in 2013 op basis van het rapport van Concire. Het programma voor dit gebied moet daarom een bijzondere toevoeging zijn aan de stad en is van regionaal belang. We beogen een divers programma in het gebied: een mix van werken, voorzieningen en wonen. Daarin bieden we ook ruimte voor werkgelegenheid voor lokale ondernemers. Daarbij vinden we een goede ontwikkeling van het gebied belangrijker dan een snelle realisatie. We hebben nog een aantal jaren te gaan om een goed beeld te krijgen van de wenselijke functies en het programma. We gaan daar actief regie op voeren: we gaan actief op zoek naar wenselijke functies en wenden onze lobby- en andere netwerken daartoe aan. Zo willen we ook inspelen op zich voordoende tussentijdse kansen. De tijd die nodig is om het station spoortechnisch om te bouwen werkt in die zin in ons voordeel. Bovendien is het gebied tot die tijd nodig voor opslag van bouwmaterialen, keten etc.

Onze tweede ambitie is dat we met de gebiedsontwikkeling station en stad met elkaar willen verbinden. De hoofdas onder het station door is daarin cruciaal. Deze verbindt binnenstad via station met de zuidelijke stadswijken. Deze route moet sterk zijn, logisch voelen en levendig, zodat het station ook echt als Cityhub kan fungeren. Verbetering van de looproute van het station naar de binnenstad is daarbij van groot belang. Aan de zuidkant willen we de route direct laten aantakken op de Rivierenbuurt zodat de route logisch voelt en levendig wordt, ook verder naar de zuidelijke stadswijken. Langs de hoofdas willen we een mix van functies zodat het gebied overdag en 's avonds levendig is en sociaal veilig.

We willen de verbinding station-stad ook versterken door de Rivierenbuurt qua bebouwing te laten aansluiten op het Stationsgebied, zodat de overgang natuurlijk voelt en de Rivierenbuurt met de voorkant naar het Stationsgebied komt te liggen. De gebieden aan weerszijden van de hoofdas bieden daartoe goede mogelijkheden. Bij de nadere invulling hiervan nodigen we bewoners uit tot het ontwikkelen van collectieve projecten zoals bijvoorbeeld co-housing of collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO).

We willen de openbare ruimte groen, duurzaam en aantrekkelijk inrichten, met zoveel mogelijk ruimte voor fietsers en voetgangers. We zien grote kansen om stevige groenambities in het gebied te realiseren. Daarmee geven we identiteit aan het gebied en scheppen we ruimte voor ontmoeting en verblijf. Ook geven we daarmee invulling aan onze beleidsdoelstelling om een Gezonde Stad te worden (Healthy Ageing-visie) en vertalen we dat naar de fysieke leefomgeving. Ook draagt een groene inrichting bij aan onze doelstelling om klimaatadaptief te worden. Dat is des te meer van belang omdat we voor de bebouwde omgeving een stedelijke uitstraling voorzien. We kiezen er daarom ook voor om het gebied autoluw in te richten. Door geen ruimte voor de auto op straat te realiseren, scheppen we meer ruimte voor een groene en klimaatadaptieve inrichting. Door de Parkweg en het Dinkelpark groen te herinrichten zorgen we voor een natuurlijke overgang en verbinding van het groen tussen het Stationsgebied en de Rivierenbuurt. Om de fiets meer ruimte te geven in de wijk hebben we de ambitie om van de Rijnstraat een fietsstraat te maken, in aansluiting op de fietstunnel Ring Zuid bij de Papiermolen. Daarmee maken we ook op stedelijk niveau de fietsroute van de zuidelijke stadswijken naar de binnenstad sterker.

Onze duurzame ambities willen we verder vormgeven door het gebied gasloos te ontwikkelen en in het gebied een warmte-koude-opslag (WKO) te realiseren. Daartoe hebben wij een bodemenergieplan opgesteld en stellen we u voor om alvast kennis te nemen van dit plan. Daarnaast willen we actief sturen op een duurzame energieopwekking.



### **Relatie met The Next City**

In the Next City hebben wij onze stedelijke opgaven geformuleerd. Belangrijke opgaven die we zien voor de stad zijn het faciliteren van de groei van de stad, zorgen dat de werkgelegenheid meegroeit, het behouden van een leefbare en aantrekkelijke stad, het versnellen van de energietransitie en het uitgangspunt dat iedereen in de stad moet kunnen bijdragen. Deze opgaven komen allemaal terug in het stationsgebied.

We zien dan ook grote kansen. Zeker als het gaat om het verbinden van de groei van de stad met een leefbare en aantrekkelijke stad waar iedereen van profiteert. Ook kan het gebied een bijdrage leveren aan de energietransitie en kunnen we nieuwe functies, en daarmee werkgelegenheid bevorderen..

### **Input van de bewoners**

Vanaf het begin van de planontwikkeling zijn de bewoners actief betrokken. Op 5 oktober 2016 is door een vijftal

bewoners van de Rivierenbuurt, in samenwerking met de gemeente Groningen een avond georganiseerd waar buurtbewoners naar hun mening werd gevraagd over de kaders van de invulling van het Stationsgebied. De resultaten zijn weergegeven in het document "Buurtraadpleging Rivierenbuurt", dat u in november 2016 door de wijkraad is aangeboden.

De buurtraadpleging heeft vele waardevolle ideeën en kaders opgeleverd. We hebben het grootste deel van de suggesties van de bewoners overgenomen in onze ambities voor het gebied. We volgen het bewonersadvies om geen nieuwe busroutes door de Rivierenbuurt te laten lopen en het Stationsgebied-zuid autoluw in te richten. Het voorstel van de bewoners om geen bouwverkeer tijdens de ombouw van het station door de Parkweg te laten rijden inclusief bouwverkeer nemen we mee in de uitwerking van de aanbesteding voor het Hoofdstation.

We gaan (afgezien van de ruimte die nodig is als tijdelijke bouwplaats en ontsluiting) onderzoeken of het gebied in de periode tot 2024 nog kansen biedt voor tijdelijke initiatieven. We zien, net als de bewoners, een gemengde, sociaal veilige wijk voor ons, met 24/7 dynamiek en een mix van wonen, werken en horeca: een echte levendige stadswijk. Onze ambitie is om de wijk aansluitend aan de Parkweg eenzelfde typologie te laten krijgen als de Rivierenbuurt zelf, dus bebouwing met maximaal vier-vijf bouwlagen. Naarmate de bebouwing meer richting het station gaat is de opvatting hoogteaccenten aan te brengen voor functies zoals bijvoorbeeld een hotel, kantoor of ander bijzonder programma, zoals een cultuurcentrum o.i.d. Daarmee verbinden we het Stationsgebied ook op een goede manier met de wijk. Het is wat ons betreft echter wel te vroeg om nu al uitspraken te doen over het programma (zoals koop/huur), want zes jaar is nog best ver weg en in de tussentijd kan veel veranderen. Dit is een punt voor de uitwerking. De bewoners hebben ook veel suggesties gedaan voor een duurzame inrichting van de wijk. Deze intenties nemen we eveneens over. We streven naar een klimaatadaptieve, gasloze wijk en willen een warmte-koude-opslag realiseren. Daartoe maken we een bodemenergieplan. Door geen ruimte voor de auto op straat te realiseren, scheppen we meer ruimte voor een groene en klimaatadaptieve inrichting. Door de Parkweg en het Dinkelpark groen te herinrichten zorgen we voor een natuurlijke overgang en verbinding van het groen tussen het Stationsgebied en de Rivierenbuurt.

Op één belangrijk punt wijken we af van de buurtraadpleging. Dit betreft de ontsluiting op de Parkweg en de in dit kader daarvoor aan te kopen woningen. Daar willen we open en transparant over zijn. Wij vinden de noord-zuid verbinding door het gebied cruciaal om het station met de stad te verbinden en om de zuidkant een goede, heldere en veilige entree te geven. Daartoe is een doorbraak door de bebouwing aan de Parkweg essentieel. We hebben hierover inmiddels een aantal keren gesproken met de direct betrokken bewoners/eigenaren en met de wijk (zie verder het blok participatie). Deze gesprekken zijn zeer goed ontvangen en open en transparant verlopen. Op basis van deze gesprekken stellen wij u voor de doorbraak te realiseren.

### **Afwegingen en principekeuzes**

Bovenstaande keuzes leiden tot de volgende afwegingen en principekeuzes:

#### **Ruimtelijk beeld**

De rivierenbuurt is gebouwd in een periode van ongeveer 100 jaar met vele bouwstijlen en bestaat voor een groot gedeelte uit woningbouw met een bouwhoogte van 3 à 4 bouwlagen. De vooroorlogse delen hebben vaak een kap en de naoorlogse delen een plat dak. Verspreid door de wijk staan een aantal gebouwen met aan groter aantal verdiepingen zoals in de omgeving van het Dinkelpark, de Julianaflat of het Post NL gebouw. De hoogte van deze gebouwen loopt uiteen van ca. 7 tot 17 lagen. Aan de Parkweg is de gemiddelde bouwhoogte 4 lagen met een aantal hoogteaccenten van 5 bouwlagen.



De ambitie voor directe omgeving van het station is om dit de komende 10 jaar verder te ontwikkelen tot regionaal aantrekkelijk gebied met een divers beeld en intensiteiten die passen bij een stationsgebied met hoogstedelijk karakter. Vanuit de Cityhub gedachte worden woonfuncties en andere functies gemengd om 24/7 dynamiek te genereren. Tegelijkertijd is het voor de bewoners van de Parkweg prettig als aangrenzende bebouwing een goede aansluiting krijgt qua hoogte en overeenkomt met de sfeer van de Rivierenbuurt. De hoofdopzet van het Stationsgebied zuid met vier bouwvelden zorgt ervoor dat zowel de stedelijke ambitie als de wens om aan te sluiten bij de Parkweg ingevuld kunnen worden.

De doorbraak in de Parkweg zorgt er voor dat de noordwand van de Parkweg opgenomen wordt in twee nieuwe bouwblokken met ongeveer de maat van een bouwblok in de Rivierenbuurt. Door het doorzetten van de bouwhoogtes van de Parkweg komen de bouwhoogtes voor deze bouwblokken op gemiddeld 4 a 5 lagen te liggen met een aantal hoogteaccenten die belangrijk zijn voor de oriëntatie en sfeer op het stationsplein. De precieze samenstelling van deze bouwblokken is nu nog niet te maken omdat de ontwikkeling nog even op zich laat wachten en niet eerder zal starten dan het gereed komen van het project Groningen Spoorzone. Uitgangspunt bij het uitwerken van deze stedenbouwkundige opgave is de Rivierenbuurt te respecteren waardoor het zuidelijk Stationsgebied in de wijk wordt opgenomen in plaats van een eigen buurt te vormen met een compleet eigen karakter. De twee noordelijke bouwvelden kunnen meer verschil in hoogte krijgen bijvoorbeeld langs het Emmaviaduct en toekomstige (bus)station. Aan de oostzijde waar aansluiting gevonden moet worden bij de Achterweg verdwijnt het Post NL gebouw waardoor de overgang naar de woonbebouwing verbeterd kan worden met bouwhoogtes van 4 a 5 lagen.

Het karakter van het stationsgebied zal dus verschillen van het woonkarakter van de rest van de buurt, maar de overgang moet geleidelijk worden gemaakt. Dat het gebied een ander karakter krijgt zal ook tot uiting komen in de inrichting van de openbare ruimte. Waar in de Rivierenbuurt geparkeerde auto's het straatbeeld domineren zal het stationsgebied autoluw worden met parkeren binnen de bouwblokken en /of gebouwde parkeervoorzieningen en een autovrij stationsplein. Hierdoor is meer ruimte voor een groene inrichting gericht op voetgangers, fietsers en een prettig woon- en verblijfsklimaat. In het vervolgproces zal samen met bewoners bekeken worden hoe dit gebied naast de regionale functie ook een toevoeging kan zijn op de overige verblijfsgebieden in de wijk zodat het onderdeel wordt van een groen raamwerk voor de buurt. In het gebied kunnen bezoekers van de stad die 'van buiten komen' elkaar ontmoeten, maar moeten ook buurtbewoners zich thuisvoelen. In de ontwerpogave voor de openbare ruimte zal deze diversiteit terug moeten komen.

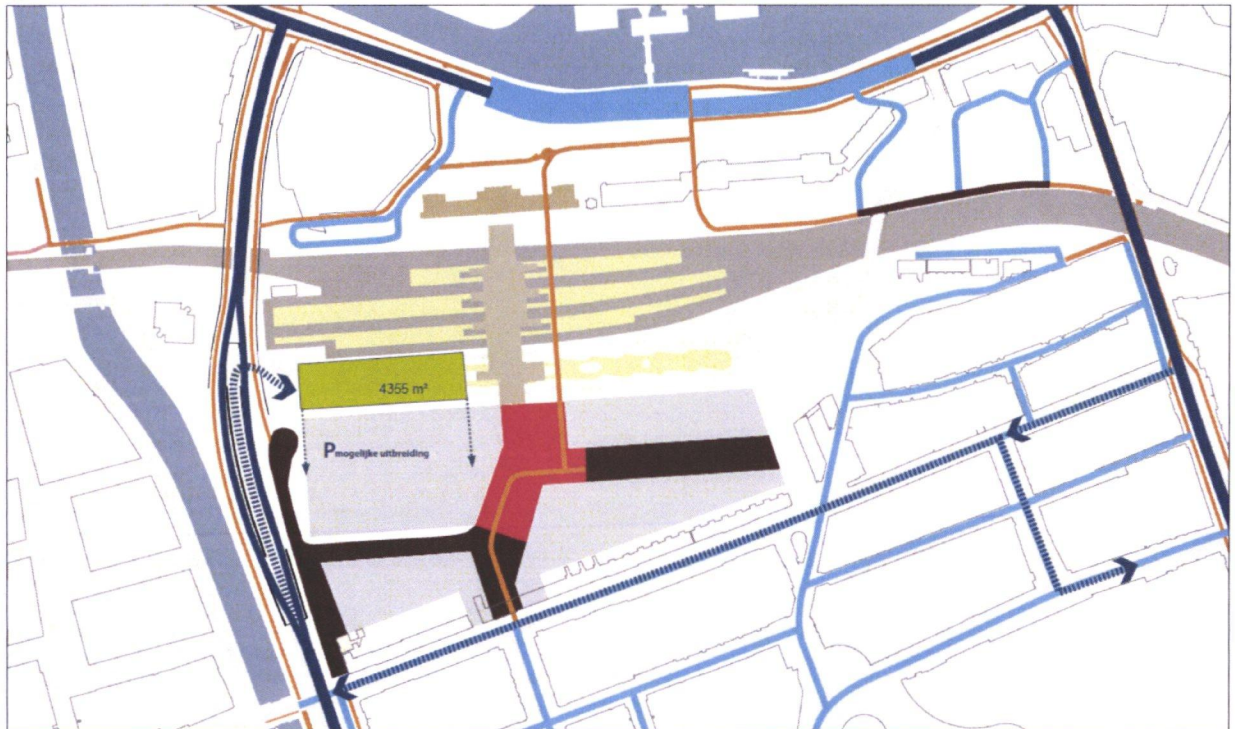
We gaan de ruimtelijk-stedenbouwkundige uitgangspunten verder uitwerken en vastleggen in een beeldkwaliteitsplan voor het gebied.

#### **Ontsluiting vanaf het Emmaviaduct**

We willen geen gebiedsvreemd verkeer in het gebied. Alle verkeer dat ten behoeve van toekomstige functies in het gebied moet zijn, willen we afwickelen via het Emmaviaduct, waar ook de bussen naar het busstation gaan. We willen dit doen door vanaf de zuidkant van het Emmaviaduct een afrit toe te voegen het gebied in. De huidige entree van de Parkweg vanaf het Emmaviaduct vervalt dan. We zijn met de provincie in overleg over de verdere uitwerking en financiële dekking van dit voorstel, in samenhang met de andere infrastructurele ingrepen in de stad (Westelijke Ringweg, Oosterhamrikzone) en het Ringwegsparen. De nieuwe Ring Zuid en het Julianaplein vormen verkeerstechnisch qua doorstroming geen beperking voor deze ontsluiting. Uit onderzoek is gebleken dat het technisch mogelijk is deze afrit op het Emmaviaduct te realiseren. De kosten hiervan worden op dit moment geraamd op ca. 15 mln euro. Indien u met deze ontsluiting instemt, zullen wij de ontsluiting op alle aspecten verder uitwerken en komen wij te zijner tijd (medio 2019), indien gebleken is dat er sprake is van een haalbaar plan, bij u op terug.



Figuur 1: Toekomstige verkeerssituatie Stationsgebied



Toekomstige verkeerssituatie stationsgebied



### Parkeren

Onze ambitie is om het gebied autoluw in te richten. Dat betekent dat we straatparkeren niet willen toestaan, dat er geen doorgaand autoverkeer door het gebied komt en dat halen en brengen t.b.v. het station niet via dit gebied wordt afgewikkeld. De afgelopen periode hebben wij een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een gebouwde parkeervoorziening in het gebied.

Een gebouwde parkeervoorziening sluit één op één aan bij de geformuleerde gebiedsambities. Wij achten een gebouwde parkeervoorziening in het gebied op termijn opportuun. Ten eerste om vanaf de start van de bouwontwikkelingen, indachtig de geformuleerde ambities, de aanwezige parkeervraag te kunnen faciliteren. Ten tweede is het zo dat niet bij voorbaat verdedigd en gegarandeerd kan worden dat er geen parkeervraag is of zal ontstaan, waarmee deze automatisch zal worden afgewenteld de Rivierenbuurt. De parkeervraag moet derhalve in het gebied worden opgelost en mag niet leiden tot extra parkeerdruk op de Rivierenbuurt. Op basis van een voor de parkeervraag te verwachten minimaal bouwprogramma en hantering van lage parkeernormen komt de minimale parkeervraag uit op ca. 500 parkeerplaatsen. Op basis van een voor de parkeervraag te verwachten maximaal bouwprogramma en met hantering van de huidige parkeernormen komt de maximale parkeervraag uit op meer dan 2000 parkeerplaatsen. Deze getallen blijven noodzakelijkerwijs indicatief en speculatief, maar zeker is dat er sprake zal zijn van een te verwachten parkeervraag met een bandbreedte tussen de 500 – 2000 parkeerplaatsen. Dit impliceert dat ongeacht van welk scenario wordt uitgegaan er altijd behoefte zal zijn aan een parkeergarage.

Gezien de gebiedsambities ligt het voor de hand de garage in te zetten voor de parkeervraag van de volgende doelgroepen: toekomstige bewoners, medewerkers/eigenaren van toekomstige functies en bezoekers aan het gebied. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling de garage in te zetten voor de P+R en bezoekers aan de binnenstad, dit omdat we voor deze doelgroepen transferia, de P+R Noordzijde station en parkeergarages in de binnenstad hebben aangelegd.

De afgelopen periode hebben wij in relatie tot de beoogde bus- en auto ontsluiting op het Emmaviaduct onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van de verkeersafwikkeling van de auto's en bussen naar het gebied en in verband daarmee naar de meest logische locatie voor de parkeergarage.



Rekening houdende met de aanwezige hoogteverschillen in het gebied en geprojecteerde ontsluiting op het Emmaviaduct, ligt het voor de hand de garage onder het te bouwen busstation te projecteren. Dit heeft een aantal voordelen. De garage bevindt zich in de nabijheid van de bus- en auto ontsluiting waardoor het autoverkeer snel kan worden afgewikkeld en bovendien voorkom je daarmee (onnodige) circulatie door het gebied. Daarnaast kan de garage middels het principe van werk met werk maken, gebouwd worden. Dit is aantrekkelijk omdat daarmee meteen naar een eindsituatie toegewerkt kan worden. De onderzoeken naar de mogelijkheid van een Parkeergarage onder het busstation wijzen uit dat dit technisch, ruimtelijk en verkeerskundig mogelijk is.

Voor de ontwikkeling van de garage(onder het busstation) zijn in het licht van de aanbesteding een aantal scenario's te onderkennen. Scenario 1 gaat uit van de realisatie van de garage als vast onderdeel van de aanbesteding. Scenario 2 gaat uit van het principe dat de garage als optie mee gaat in de aanbesteding. Scenario 3 is idem als scenario 2 maar gaat ervan uit dat de garage tezamen met het busplatform pas na de uitvoeringsperiode (dus na 2024) wordt gerealiseerd.

#### **Scenario 1 – realisering parkeervoorziening binnen bouwtermijn Spoorzone:**

Betreft bouw casco van een parkeervoorziening onder het voorziene busplatform gelijktijdig met de aanleg van de Spoorzone voor 2024. Voordeel: overzichtelijk voor wat betreft de bouw. Nadeel: lijkt onhaalbaar in verband met niet tijdig beschikbaar zijn van de dekking voor bouw en latere exploitatie van de parkeervoorziening. Op dit moment laten de gemeentelijke financiën een dergelijk besluit niet toe.

#### **Scenario 2 – eerst verkennen, later ter besluitvorming brengen:**

Bouw parkeervoorziening als *optie* meenemen in de aankomende aanbesteding van het contract Spoorzone en deze binnen de uitvoeringsplanning van ProRail medio 2019/2020 ter besluitvorming aan uw raad voor te leggen. Voordeel: zodoende wordt tijd gekocht om de dekking voor de garage te organiseren en waar mogelijk is deze te combineren met de bus- en auto-inprikkers vanaf het Emmaviaduct. Nadeel: deze optie is aanbesteding technisch mogelijk moeilijk uit te vragen en kan op termijn er toe leiden dat alsnog voor een andere parkeeroplossing gekozen dient te worden in relatie tot de gebiedsontwikkeling.

#### **Scenario 3 – realisering busplatform vertragen:**

Is idem als Scenario 2, maar dan wordt de garage ingekocht tezamen met het busstation na de voorziene uitvoeringsperiode van de Spoorzone. Dus feitelijk wordt de aanleg van het busplatform losgekoppeld van de uitvoeringsplanning en dus van de aanbesteding Spoorzone. Voordeel: je koopt nog meer tijd. Nadeel: veel problematischer voor de integrale realisatie van de OV HUB, inclusief de bijbehorende kappen. Daarnaast kom je mogelijk in de knel met het oplossen van de eerste parkeerbehoefte i.h.v. de gebiedsontwikkeling. De provincie heeft overigens aangegeven van dit scenario geen voorstander te zijn omdat zij binnen de uitvoeringsplanning het busstation aangelegd willen hebben omdat deze z.s.m. operationeel dient te zijn.

Onze voorkeur gaat uit naar scenario 2. Scenario 1 is onhaalbaar vanwege het tijdig gereed krijgen van een uitgewerkt plan met dekking. Scenario 3 gaat uit van loskoppeling van de uitvoeringsplanning en dit is vanwege de integrale ontwerppopgave en realisatie van de OV Hub niet gewenst.

Scenario 2 biedt derhalve het meeste voordeel om te kunnen voldoen aan het geschetste dilemma. We willen geen parkeren op maaiveld. Het gebied wordt autoluw ingericht. Dit impliceert automatisch dat het parkeren ondergronds opgelost moet worden. In het kader van het werk met werk is er nu een kans de garage in de aanbesteding optioneel mee te nemen, waardoor het mogelijk wordt de garage eventueel in combinatie met de bus- en autoinprikkers binnen de uitvoeringsplanning gerealiseerd te krijgen. Na instemming met dit principe kunnen we dit met onze projectpartners gaan bespreken. Onderdeel hiervan is ook hoe aanbesteding technisch e.e.a. op verantwoorde wijze georganiseerd en vastgelegd kan worden.

Ondanks dat we op dit moment nog geen zicht hebben op financiering van deze garage, is het gelet op het proces van aanbesteding, derhalve een unieke kans, met de garage hierin mee te liften en te anticiperen op de toekomstige gebiedsontwikkeling. De komende twee jaar gaan wij de mogelijke parkeerscenario's en programmascenario's voor het gebied verder uitwerken en te zijner tijd zullen wij het definitieve Go besluit voor de garage inclusief financieringsopzet ter besluitvorming aan u voorleggen.

Tot slot:

Uw raad kan er ook voor kiezen niet te opteren voor een garage onder het busstation, maar te kiezen de autoluwe ambitie onderdeel te laten zijn van de gebiedsontwikkeling. In dat geval wordt de parkeerbehoefte

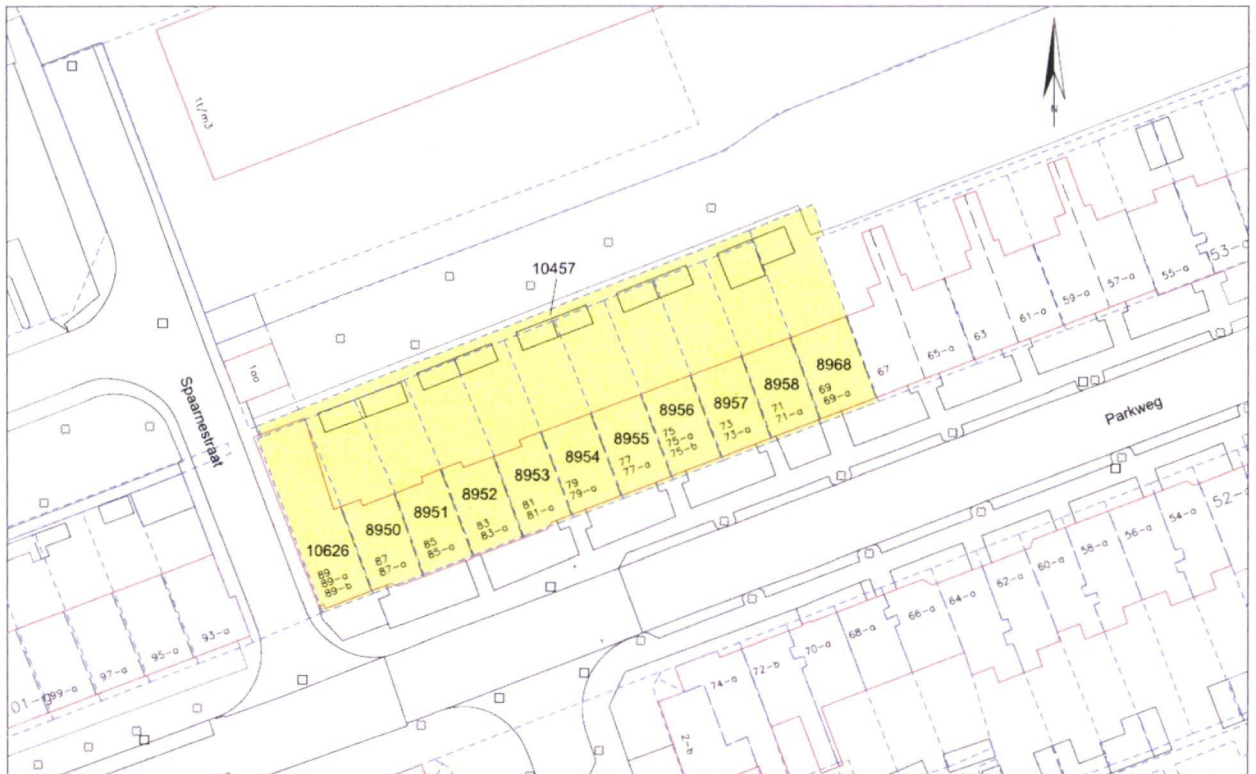


opgelost in de uit te geven kwadranten van de gebiedsontwikkeling. Dit kan dan (voorlopig) eerst bovengronds en later ondergronds. Voordeel: binnen de uitvoeringstermijn van de Spoorzone is dit niet langer een opgave binnen dit complexe project. Nadeel: in het kader van de gebiedsontwikkeling zal dit scenario leiden tot inflexibiliteit van de kaveluitgifte en wordt mogelijk de ambitie aangetast om te komen tot een verkeersluw gebied. Daarnaast dient een ondergrondse parkeeropgave nog altijd opgelost te worden hetgeen de ontwikkeling van initiatieven in gebiedsopgave ingewikkelder maakt, dit nog los van het feit dat dit ook een negatief effect op de te realiseren grondwaarde zal hebben.

Alles overziende stellen wij u voor te kiezen voor scenario 2 en deze variant in overleg met de projectpartners te laten uitwerken.

### Aankoop woningen

Voor de aanleg van de noord-zuid verbinding willen we de appartementen en één fietsenhandel aan de Parkweg 69 tot en met 89b aankopen. Omdat het patiowoningen betreft is het onvermijdelijk om dit hele bouwblok te verwerven. In eerste instantie gaan we via minnelijke weg de appartementen en fietsenhandel proberen te verwerven. Als dat niet lukt dan willen we over de mogelijkheid beschikken om te gaan onteigenen. Daartoe stellen we u voor om nu een besluit daarover te nemen.



Figuur 2: Aan te kopen huizen op de Parkweg

Het eigenlijke onteigeningstraject kent twee sporen: het minnelijke spoor (de administratieve fase) en het gerechtelijke spoor (de civiele fase). In het minnelijke spoor proberen we tot overeenstemming te komen op basis van volledige schadeloosstelling. Indien geen overeenstemming wordt bereikt dan volgt het gerechtelijke spoor. Bij onteigening wordt de vergoeding van de grond bepaald op basis van volledige schadeloosstelling. Dat betekent dat naast de marktwaarde van de grond ook alle bijkomende schade als gevolg van de noodzakelijke verhuizing vergoed worden. De wet bevat hiervoor strakke richtlijnen.

Op dit moment is er echter nog geen titel om het onteigeningsinstrument in te zetten. Dit aangezien de grondslag, het nieuwe bestemmingsplan, nog niet gereed is. Aankopen vinden op dit moment daarom strategisch plaats tegen nu geldende marktwaarde. De appartementen worden aangekocht wanneer deze aan de gemeente worden aangeboden.

Wetende dat het op termijn wellicht nodig is om het onteigeningsinstrument toe te passen waarbij de waarde van appartementen bepaald wordt op basis van volledige schadeloosstelling, stellen we uw raad voor om vanaf 1 oktober de onderhandelingen om de appartementen te verwerven, te laten plaatsvinden op basis van volledige schadeloosstelling teneinde een onteigening te voorkomen. We hanteren daarbij de

uitgangspunten van de onteigeningswet. Niet onbelangrijk te vermelden is dat we ca. 6 jaar de tijd hebben om de betreffende woningen in minnelijk overleg te verwerven. Immers de verwachting is dat pas medio 2024, na afronding van het Spoorzone, project de gebiedsontwikkeling kan starten. Dit houdt in dat de woningeigenaren ook ruim de tijd hebben om naar nieuwe huisvesting te zoeken.

Tot slot: in Totaal dienen 23 patiowoningen en een bedrijfspand te worden aangekocht. Hiermee is een investering gemoeid van ca. 6 a 7 mln.

Om daarin zo transparant en duidelijk mogelijk te zijn richting de woningeigenaren zullen we bij gesprekken aangeven dat, mocht er geen overeenstemming worden bereikt, op termijn het onteigeningstraject zal worden gestart en dat daarom nu al dossiervorming plaatsvindt.

### **Bodemenergieplan**

De gemeente Groningen heeft de ambitie om in 2035 energieneutraal te zijn. Daarnaast heeft het college eind 2016 vastgesteld aardgasloos te willen zijn in 2035. Er zal dus gezocht moeten worden naar alternatieve en duurzame energiebronnen. Als basis voor het uitwerken van de energie- en duurzaamheidsambitie in de Spoorzone, wil de gemeente Groningen hier bodemenergie toe passen middels warmte-koude opslag (WKO).

### **Regisseren**

De gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde zal pas vanaf 2024 gaan plaatsvinden. Om tot die tijd de mogelijkheid open te houden voor de toekomstige woningen en voorzieningen binnen de Spoorzone aan te sluiten op bodemenergie is er een bodemenergieplan opgesteld.

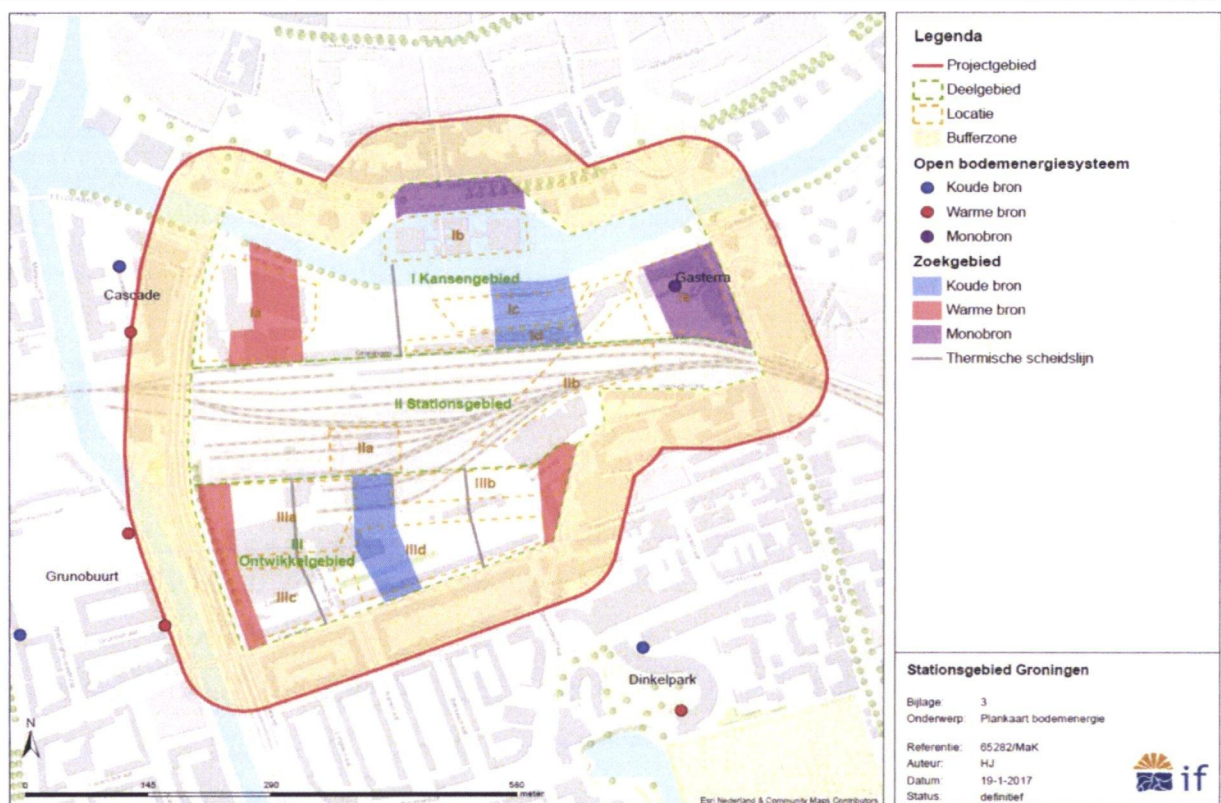
Het bodemenergieplan kijkt waar en onder welke voorwaarden systemen mogen worden geplaatst en heeft tot doel om de ruimtelijke ordening van de aansluitingen te reguleren. Voor de Spoorzone geeft dit plan de gemeente Groningen de mogelijkheid om de ondergrondse inrichting in het gebied met betrekking tot WKO te regisseren. Onze partner in de exploitatie van het toekomstige WKO systeem is Warmtestad die als risicodrager de benodigde investeringen zal doen.

### **Proces**

De beleidsregels behorende bij dit bodemenergieplan zijn al eerder vastgesteld op 25 juni 2013 in de 'Beleidsvisie Bodemenergie'. In de beleidsvisie zijn voor de verschillende interferentiegebieden (een interferentiegebied is een door de gemeente aangewezen gebied waar in de toekomst veel bodemenergiesystemen worden verwacht) in de stad richtlijnen opgesteld, waarvan het stationsgebied er een is. Echter blijkt uit een nadere juridische controle dat deze interferentie gebieden geen juridische status hebben. De regelgeving is inmiddels gewijzigd met als gevolg dat de interferentiegebieden opnieuw vastgesteld moeten worden. We zijn bezig met de voorbereidingen hierop en zullen de raad spoedig vragen deze gebieden middels verordening vast te stellen.

Pas als de raad de interferentiegebieden heeft vastgesteld, kunnen we het bodemenergieplan Stationsgebied door het college laten vaststellen. De raad zal hierover worden geïnformeerd.





Figuur 4. Weergave interferentiegebied Stationsgebied inclusief zonering van de open bodemenergiesystemen.

### Motie Internationale Bussen

Uw raad heeft middels een motie de wens geuit de internationale bussen een plek te geven in het stationsgebied. Hierover kunnen wij u op dit moment het volgende mededelen. Mede na overleg met Flixbus als één van de grootste gebruiker van de internationale bushalte op de Stationsweg gaan wij er vanuit dat er in de toekomst vier haltes voor internationale lijndiensten gewenst zijn. Een locatie aan de noordzijde van het station lijkt het meest logisch. Aan de zuidzijde lijkt namelijk de ruimte te ontbreken en vanuit de reizigers gezien is een halte aan de noordkant een geschikte locatie. De gewenste 4 haltes zullen wij meenemen in de op termijn nog op te stellen visie voor Noordzijde van het stationsgebied.

### Maatschappelijk draagvlak en participatie

#### Participatie en communicatie

De ambities voor de ontwikkeling van de zuidzijde en de wijze van ontsluiting hebben een direct effect op de omgeving van het Stationsgebied, met in het bijzonder de Rivierenbuurt. Er is dan ook een intensief communicatietraject opgezet waarbij met regelmaat overlegd is met de buurtvereniging Rivierenbuurt. Naast periodieke gesprekken met het bestuur van de vereniging is in oktober 2016 in de Puddingfabriek een bijeenkomst georganiseerd voor de buurt. Dit betrof een samenwerkingsverband tussen buurtvereniging en gemeente. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over de opgave voor de zuidzijde, nog voordat er een lijst lag met door de gemeente geformuleerde ambities. Leden van het verenigingsbestuur leidden de gesprekken, de gemeente had een faciliterende rol. Zo'n 40 bewoners hebben tijdens deze bijeenkomst een aantal wensen en uitgangspunten geformuleerd. De verzamelde ideeën zijn in november 2016 in de vorm van een buurtraadplegingsdocument door de buurt aangeboden aan de gemeenteraad. Dit document bevat de uitgangspunten die voor de ontwikkeling van de zuidzijde vanuit het oogpunt van de omwonenden van belang worden geacht. Het is vervolgens gebruikt bij het bepalen van de ambities en uitgangspunten vanuit de gemeente. In veel gevallen zijn wensen vanuit de buurt overgenomen en vertaald naar gebiedsambities, zoals in dit raadsvoorstel opgenomen. Te denken valt aan het autoluwe karakter en de wijze waarop de bussen rijden, maar ook het uitgangspunt van verblijf in combinatie met een diversiteit aan functies, een sociaal veilige omgeving en aandacht voor duurzaamheid en groen. Deze dragen ook in de ogen van de buurt bij aan een aantrekkelijke en leefbare omgeving.



Tijdens het communicatietraject is extra geïnvesteerd in bewoners van de Parkweg. Met name waar het gaat om de ontsluiting aan de zuidkant aan de Parkweg is de impact van de plannen groot, vanwege de te slopen woningen. Omdat een deel van de Parkweg al langer in onzekerheid was over de plannen en de mogelijke sloop van woningen ter plaatse, is voor hen een aparte bijeenkomst georganiseerd. Op dinsdag 16 mei 2017 bezochten ruim 50 bewoners en eigenaren deze besloten bijeenkomst, waarin ze zijn bijgepraat over de plannen en voornemens, met extra aandacht voor het verdere proces.

Een dag later, op woensdag 17 mei is deze informatie getoond tijdens een openbare bijeenkomst in de Big Building. Dit betrof een inloopbijeenkomst met ruim 150 bezoekers over de uitgangspunten en ontsluiting van de zuidzijde Hoofdstation. Deze bijeenkomst viel in twee delen uiteen, het eerste deel was voor de buurt en in het tweede deel waren daarnaast verschillende stakeholders uitgenodigd.

Naast begrijpelijke uitingen van zorg is tijdens deze bijeenkomsten opgevallen dat veel omwonenden begrip hebben voor de plannen en ambities. De zorgpunten betreffen met name de bouwhoogte in het te ontwikkelen gebied, de vraag op welke manier groen wordt toegevoegd, hoe verkeer (met name auto's en bussen) wordt afgehandeld en zaken die de huidige Parkweg betreffen zoals huisvesting van studenten. Afsproken is dat bij de uitwerking van het ruimtelijk plan en het bestemmingsplan samen met de omgeving aan deze zaken verder concreet nadere invulling wordt gegeven. Daarnaast is er regelmatig waardering geuit voor de wijze waarop de gemeente invulling wil geven aan de gebiedsontwikkeling en ziet een aantal omwonenden het ook als een kans om de aansluiting tussen buurt, station en binnenstad een impuls te geven. Veel waardering was er voor de wijze waarop het proces, na een lange tijd van onduidelijkheid, door de gemeente is opgepakt. De reacties van de bewoners van beide avonden treft u in bijgaande verslagen aan.

### **Financiële consequenties**

---

Op termijn is met de investeringen in het gebied, op basis van de huidige inzichten, een te verwachten gemeentelijke grondexploitatie bijdrage in de openbare ruimte gemoeid in de bandbreedte tussen de 25 – 50 miljoen euro. Deze investering heeft o.a. betrekking op de parkeergarage ca. 25 miljoen euro, de aankoop van de woningen en bedrijfspand ad. totaal ca. 7 miljoen euro. Daarnaast dienen er nog opstallen in het gebied te worden gesloopt, infrastructuur te worden aangelegd en gronden te worden verworven. Tegelijkertijd met de verwerving van het Post NL pand is overigens reeds in het gebied ook al een perceel grond ten behoeve van de gebiedsontwikkeling mee aangekocht voor ca. 2 miljoen euro.

De bus- en autoinprikkers ad ca. 15 miljoen euro betreft een bovenplanse voorziening en wordt met de provincie gezamenlijk gefinancierd uit het "ringsparen".

De dekking van de aan te kopen woningen nemen wij te zijner tijd mee bij de besluitvorming over het ruimtelijk plan en de in dat kader ten behoeve van de gebiedsontwikkeling op te stellen grondexploitatie. Dit geldt ook voor het bouw- en woonrijkmaken (incl. aanleg infrastructuur) en de relatie met de wijk en de maatregelen die hier uit voortvloeien, zoals: herinrichting Parkweg, versterken relatie met het Dinkelpark en het eventueel aanpassen van de Rijnstraat tot fietsstraat.

Eerst na uitwerking kunnen de kosten hiervan worden bepaald. Dit betekent dat ook voor deze maatregelen op termijn bij uw raad de benodigde kredieten voor de (publieke)investeringen zullen moeten worden aangevraagd. Tegelijkertijd zal dan eveneens de grondexploitatie en parkeerexploitatie van de genoemde investeringen aan uw worden voorgelegd.

Zoals gezegd; het gaat nu in beginsel om het vaststellen van de ambities, uitgangspunten en principes. Financiële afwegingen hoeven nu nog niet te worden gemaakt. In het kader van het "werk met werk" maken opteren wij ervoor de Bus- en auto ontsluiting alsmede de parkeergarage te koppelen aan de Spoorzone en deze binnen de uitvoeringsperiode (2019 – 2023) van het Hoofdstation aangelegd te krijgen. Rekening houdende met de planning van de Spoorzone betekent dit dat wij, na uitwerking, medio 2019 met een kredietaanvraag bij u terug zullen komen, zodat het mogelijk wordt de maatregelen medio 2020/2021 binnen de uitvoeringsperiode te realiseren. Het voordeel hiervan is dat als het busstation medio 2022 operationeel is de bussen vanuit het zuiden meteen al via de busontsluiting kunnen worden afgewikkeld in plaats van heen en terug via het Emmaviaduct/Stationsweg en de noordzijde van de busonderdoorgang. Het tijdig gereedkomen van de parkeergarage- waarover te zijner tijd door uw raad een besluit dient te worden genomen- heeft als grote voordeel dat vanaf start gebiedsontwikkeling (2023/2024) meteen in de eerste parkeerbehoefte kan worden voorzien.

Tot slot: de investeringen in de wijkmaatregelen (Parkweg, Rijnstraat in relatie met het Dinkelpark) nemen we mee in de uitwerking van het Ruimtelijk Plan waar deze maatregelen onderdeel van uitmaken. Dit geldt



ook voor de dekking van de aan te kopen woningen. Bij de besluitvorming omtrent het Ruimtelijk Plan komen we op de financiële aspecten terug.

### **Overige consequenties**

---

De overige consequenties zijn beschreven in het raadsvoorstel.

### **Vervolg**

---

Het vervolg van het project is als volgt:

#### **Project Spoorzone:**

Het contract Spoor is inmiddels aanbesteed. Medio oktober a.s. zal het contract Station worden aanbesteed. Rekening houdende met de aanbestedingsprocedure van beide contracten en de fasering van de uitvoering, is de uitvoering gepland in de periode 2019 – 2023. In deze uitvoering periode is ook de sloop van het Post NL pand gepland(2018) en een grote buitendienststelling (1000 uur) van het spoor gepland in 2020. De verwachting is dat in 2022 het nieuwe busstation operationeel is en de doorkoppeling van de treinen gerealiseerd. Nadat door de aannemer ook alle restwerkzaamheden zijn uitgevoerd zal de eindoplevering naar verwachting in 2023 zijn. Om conform de wens binnen de uitvoeringsperiode ook de Bus- en autoontsluiting en de parkeergarage te kunnen bouwen zal medio 2019/2020 hiervoor aan de raad een kredietaanvraag ter besluitvorming worden voorgelegd.

Om ten behoeve van de ontsluiting van het nieuwe Stationsgebied een tijdelijk ontsluiting voor fietsers/voetgangers aan te kunnen leggen en om ruimte te maken voor een bouwterrein (ProRail), dient de oude glasfabriek gesloopt te worden. De sloop van dit pand is voorzien in 2018 tezamen met het Post NL pand en de loods waarin de Post Harmonie is gehuisvest. Zowel met de exploitanten van de Post NL als met de gebruikers van de loods zijn in het verleden contracten gesloten dat zij ten behoeve van de ontwikkeling van de Spoorzone in 2018 uit hun pand moeten. Bij het zoeken naar nieuwe huisvesting heeft de gemeente zowel aan de exploitanten en de gebruikers een helpende hand aangeboden. Dit geldt ook voor de krakers van de oude Glasfabriek. De gemeente bemiddelt nadrukkelijk in de herhuisvesting van deze krakers. Omdat sprake is van illegale bewoning is daarnaast zekerheidshalve bij de rechter ook een procedure tot ontruiming gestart, dit om het pand tijdig gereed te hebben voor de sloop.

#### **Gebiedsontwikkeling Zuidzijde:**

Aangezien het gebied, na de ombouw van het hoofdstation, pas medio 2023 ter beschikking komt, is het opportuun om medio 2020/2021 te starten met het opstellen van het ruimtelijk plan, beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan voor dit gebied. Rekening houdende met de procedure termijnen van deze plannen is het de verwachting dat de plannen medio 2023/2024 vastgesteld kunnen worden zodat aansluitend aan de ombouw van het station gestart kan worden met de eerste ontwikkelingen in het gebied. De periode 2018 – 2020 (tijdens de uitvoeringsfase) kan worden gebruikt voor het slopen van enkele opstallen (zie hiervoor) en het opstellen van een ontwikkelstrategie voor het gebied. In deze strategie zal met name de regie functie van de gemeente tot uitdrukking moeten komen. Juist om ervoor te zorgen dat de beoogde functies en kwaliteiten ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Dit impliceert ook dat de gemeente pro actief in netwerken zal moeten opereren om die functies naar het gebied te halen die programmatisch gewenst zijn. De programmatische discussie maakt onderdeel uit van het op te stellen ruimtelijk plan. In dezelfde periode kan ook nagedacht worden wat de ambities zijn voor de noordzijde van het station. Dit zal ook moeten leiden tot een ambitiedocument, wat ook ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.

#### **Tot slot:**

Met de bewoners/wijk blijven wij de komende jaren in gesprek over hinderbeperking (tijdens uitvoering) en de thema's die zij ons hebben aangedragen tijdens de diverse informatieavonden.



## **Bijlagen**

---

1. Rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen

## **Lange Termijn Agenda**

---

Dit voorstel staat op de Lange Termijnagenda voor het 3<sup>e</sup> kwartaal 2017.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink





# Rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen

**VRIJDAG 30 juni 2017**

**Definitief**

1  
)



# INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	Pag. 4
<b>1. AANLEIDING</b>	
1.1 Ligging stationsgebied-zuid in omgeving	Pag. 6
1.2 Aanpak Ring Zuid	Pag. 7
<b>2. AMBITIE</b>	
2.1 Inleiding	Pag. 8
2.2 De centrale ambities: exclusiviteit en verbinden station-stad	Pag. 8
2.3 De positie van Groningen (inter)nationaal en regionaal	Pag. 9
2.4 Het stationsgebied in stedelijk perspectief: the Next City	Pag. 11
2.5 Exclusiviteit	Pag. 12
2.6 Keuzes maken voor de randvoorwaarden, niet voor programma	Pag. 12
2.7 En wat te doen in de tussentijd?	Pag. 14
2.8 De belangrijkste ambitie/uitgangspunten samengevat	Pag. 14
<b>3. PLANGESCHIEDENIS</b>	
3.1 Voorgeschiedenis	Pag. 15
3.2 Onderzoeksvragen	Pag. 20
3.3 Terugblik ontwikkelstrategie	Pag. 21
3.4 Emmaboulevard, Emmaviaduct	Pag. 23
<b>4. AANSLUITING MET OMGEVING</b>	
4.1 Ruimtelijke en verkeerskundige aansluiting	Pag. 26
4.2 Huidige situatie stationsgebied-zuid	Pag. 27
4.3 Verankering stationsgebied met haar omgeving	Pag. 28
4.4 Aansluiten op de kwaliteiten stadsniveau	Pag. 29
4.5 De Parkweg	Pag. 30
<b>5. UITWERKING HOOFDSTRUCTUUR</b>	
5.1 Keuze gebiedsontsluiting	Pag. 32
5.2 De stationentree	Pag. 44
5.3 Ruimtelijk raamwerk	Pag. 52
5.4 Aansluiten op de kwaliteiten op wijkniveau	Pag. 54
<b>6. KANSEN VOOR DE OMGEVINNG</b>	
6.1 Wensen buurt	Pag. 54
6.2 Kansen buurt	Pag. 55
6.3 Cruciale onderdelen	Pag. 56
6.4 Aansluiten op bebouwing omgeving	Pag. 57
6.5 Opwaardering van de Parkweg	Pag. 60
6.6 De Rivierenhof	Pag. 62
6.7 De Emmaboulevard	Pag. 64
<b>7. VERKEER</b>	
7.1 Nieuwe ontsluitingsstructuur	Pag. 66
7.2 Programmatische vulling stationsgebied-zuid	Pag. 68
7.3 Fietsverkeer	Pag. 70
<b>8. PLAN PROCES</b>	
8.1 Waar staan we nu in het project spoorzone	Pag. 71
8.2 Verwachting start gebiedsontwikkeling	Pag. 71
8.3 Vervolg participatie	Pag. 72

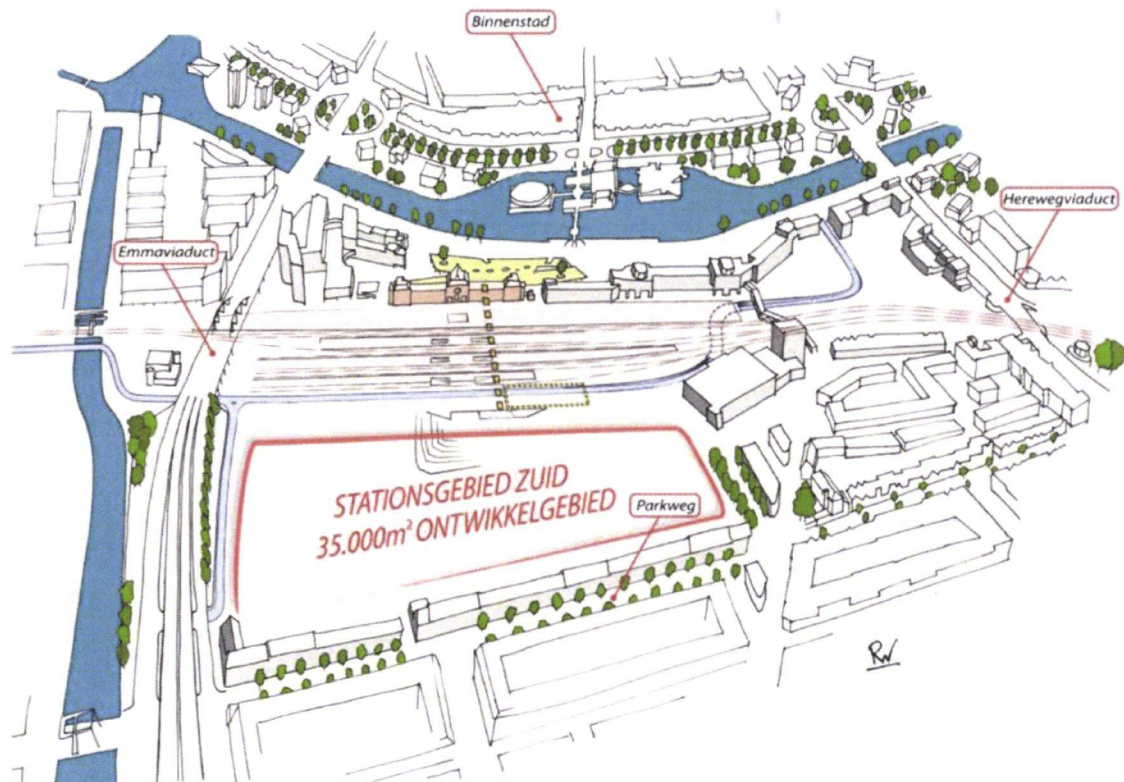


# INLEIDING

De stad en de Provincie Groningen werken samen met betrokken partijen aan de ontwikkeling van het stationsgebied in de stad. Een nieuw station met een passage onder de sporen door verbindt straks de noordzijde van het station met een nieuw stationskwartier aan de zuidzijde.

Deze Zuidzijde kan de komende decennia uitgroeien tot een toplocatie in de regio. Er wordt dan gedacht aan een moderne 'Cityhub' met een mix van stedelijke functies, en met ruimte voor ontspanning, kantoorlocaties en woningen. Onderdeel van de transformatie van het gebied is ook de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde.

Dit document beschrijft de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het nieuwe plan voor de zuidzijde van het stationsgebied: de context van het gebied in de stad, de ontstaansgeschiedenis van het plan, de stedenbouwkundige en verkeerskundige onderbouwing voor de nieuwe ontsluiting van het stationsgebied en de kansen die een nieuw Stationskwartier biedt voor de directe omgeving ervan.



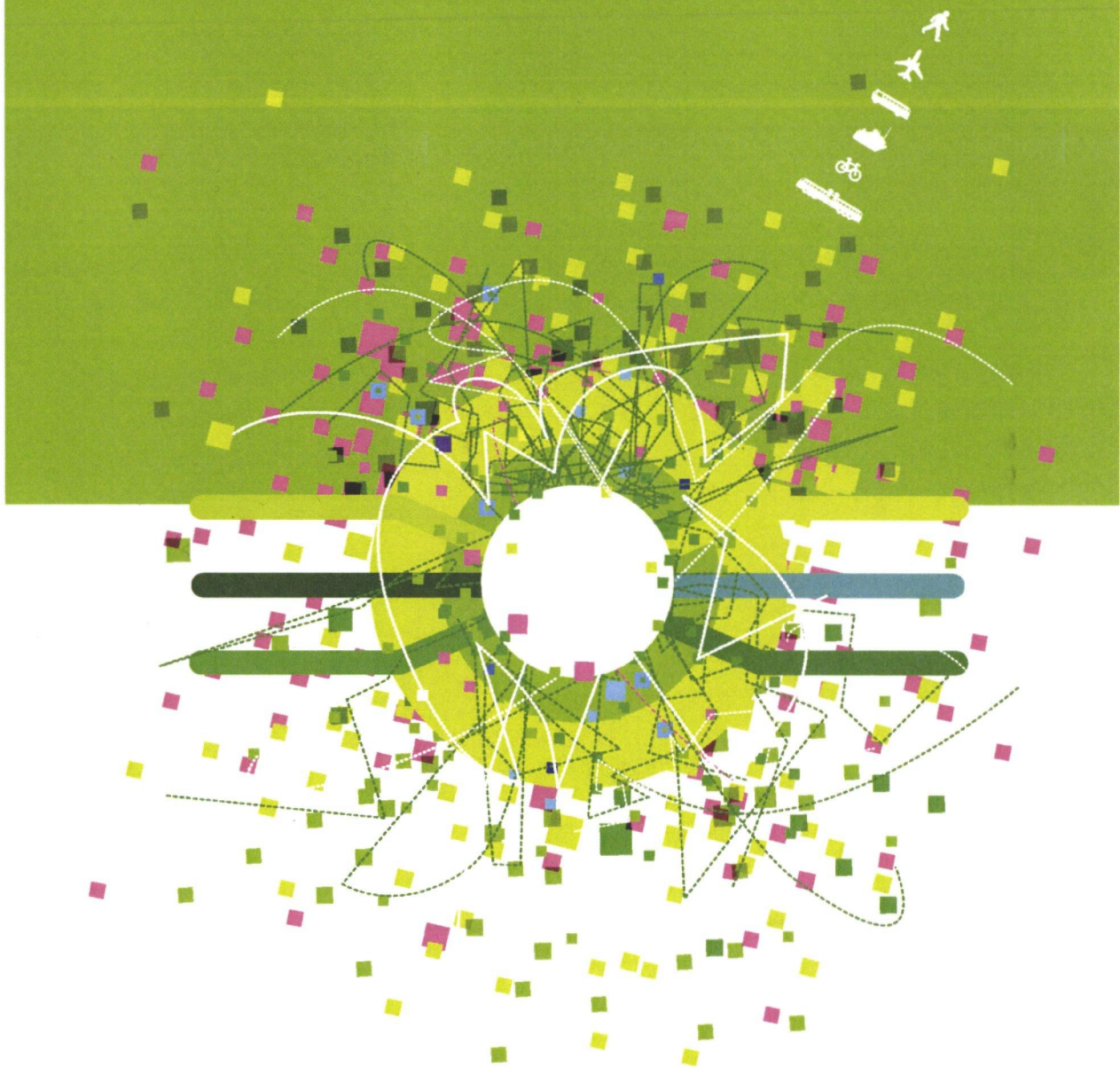
Afbeelding 1.2.1 Aanduiding ontwikkelingslocatie stationsgebied-zuid



# CITYHUB

GRONINGEN

richtinggevend idee voor de Spoorzone





# 1. AANLEIDING

## 1.1 Ligging stationsgebied-zuid in omgeving

Van een stationsgebied verwacht je dat het in de stad ligt; goed te bereiken en in het zicht. Het stationsgebied-zuid heeft zich, mede door haar vroegere functie als emplacement, ontwikkeld tot een ruimtelijk geïsoleerd gebied. Het Emmaviaduct, de bebouwingwand langs de Parkweg en de gesloten oostzijde zorgen ervoor dat de locatie in de luwte van de stad ligt. Voor het goed functioneren van het zuidelijk stationsgebied is het essentieel dat het gebied zich opent naar de omgeving en ruimtelijk goed verankerd wordt in de stad.

De noordzijde van het station biedt hiervoor een goede referentie. Het station en stationsplein liggen prominent aan de Diepenring. Groningers rijden er bijna dagelijks langs waardoor het station een belangrijke plek in neemt in de beleving van de stad. Ook de verbinding met het Groninger Museum speelt hierbij een belangrijke rol.

De passage onder de sporen door zal het zuidelijk stationsgebied een goede langzaamverkeersverbinding geven met het stationsplein en de binnenstad. De aansluiting van het zuidelijk stationsgebied op de zuidelijke stadsdelen en de infrastructuur is een belangrijke opgave.



Afbeelding 1.1.1 Ligging stationsgebied in haar omgeving



## 1.2 Aanpak Ring Zuid

Bij de ontwikkeling van de spoorzone Groningen kan uitgegaan worden van een nieuwe verkeerssituatie vanuit het zuiden door het project Aanpak Ring Zuid.

De zuidelijke ringweg wordt vormgegeven als groene 'Parkway' met een afrit naar het centrum vanaf het Julianaplein ter plaatse van het Vondellaanviaduct en de Brailleweg. Deze nieuwe stadsentree wordt ingericht als bomenlaan met een breed fiets- en wandelpad aan het Noord-Willemskanaal. Deze laan stopt aan de voet van het bestaande Parkwegviaduct, en hier begint het onderzoeksgebied van deze verkenning.

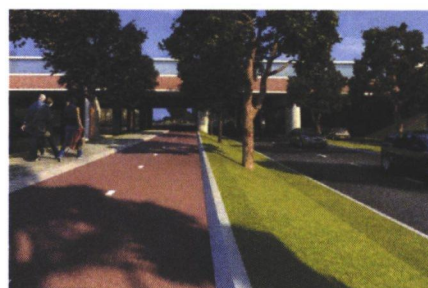
De Brailleweg, het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct vormen samen de stadsentree Groningen Centrum. De ambitie is om deze entree allure en een nieuw elan te geven.



Afbeelding 1.2.1 Stadsentree vanaf de ring: een statige bomenlaan langs de Hoornse Diep



Afbeelding 1.2.2 'Parkway Groningen'



Afbeelding 1.4.3 Kruising Brailleweg met zuidelijke ringweg



## 2. AMBITIE

### 2.1 Inleiding

De afgelopen maanden zijn de stedelijke ambities verkend voor de gebiedsontwikkeling van de zuidzijde van het stationsgebied. Dit hebben we gedaan op basis van diverse gesprekken die hebben plaatsgevonden en op basis van bestaande documenten. De belangrijkste zijn het rapport Cityhub van Concire, het SITE-rapport, West8 en de uitkomst van de in december gehouden brainstorm.

### 2.2 De centrale ambities: exclusiviteit en verbinden station-stad

De zuidzijde van het stationsgebied is zo goed gelegen in stad en regio dat exclusiviteit de belangrijkste ambitie moet zijn. Dagelijks komen er 80.000 reizigers per bus of trein op het hoofdstation. Het is de belangrijkste OV knoop van het noorden en al jaren een van de belangrijkste dynamo's voor de stad. Als op geen andere plek komen stad en regio hier samen, om naar school, werk of binnenstad te gaan. De locatie is uniek: er is geen enkele vergelijkbare plek in stad en wijde omtrek. Nu al een Cityhub, zoals de raad heeft vastgesteld in 2013 (check) op basis van het rapport van Concire.

Met exclusiviteit bedoelen we dat het programma voor dit gebied, een bijzondere toevoeging moet zijn aan de stad en van bovenlocaal en regionaal belang moet zijn. Met exclusiviteit bedoelen we ook dat we een goede ontwikkeling van het gebied belangrijker vinden dan een snelle ontwikkeling. De tijd die nodig is om het station spoorteknisch en voor de bussen om te bouwen werkt in die zin in ons voordeel. We hebben nu geen concreet programma maar dat is ook helemaal niet nodig, omdat het gebied pas na 2023 ontwikkeld kan worden. Bovendien is het gebied tot die tijd nodig voor opslag, bouwmaterialen, keten etc.

Naast exclusiviteit is de tweede ambitie dat we met de gebiedsontwikkeling station en stad met elkaar willen verbinden. De hoofdas onder het station door is daarin cruciaal. Deze verbindt binnenstad via station met de zuidelijke stadswijken. Deze route moet sterk zijn, logisch voelen en levendig, zodat het station ook echt als Cityhub kan fungeren. Verbetering van de looproute van het station naar de binnenstad is daarbij van groot belang. Aan de zuidkant is het van belang dat de route levendig is. Daarom willen we de route direct laten aantakken op de Rivierenbuurt zodat de route logisch voelt, ook verder naar de zuidelijke stadswijken. Langs de hoofdas willen we een mix van functies zodat het gebied overdag en 's avonds levendig is en sociaal veilig.

We willen de verbinding station-stad ook versterken door de Rivierenbuurt ook qua bebouwing beter te laten aansluiten op het stationsgebied, zodat de overgang natuurlijk voelt en de Rivierenbuurt met de voorkant naar het stationsgebied komt te liggen. De gebieden aan weerszijden van de hoofdas bieden daartoe goede mogelijkheden.

2023 is nog twee collegeperiodes vooruit. Daarom is het nu wel van belang om een aantal principekeuzes te maken over de ontsluiting van het gebied. Deze principekeuzes moeten zo sterk zijn dat we daarmee de exclusiviteit en de verbinding station-stad altijd kunnen realiseren, zonder dat we nu al weten welk programma we in 2023 en daarna willen realiseren. Om deze ontsluitingsprincipes goed te kunnen onderbouwen is het wel nodig dat we nu onze ambitie gaan bepalen.

In het navolgende werken we stap voor stap naar de ambitie toe en verklaren we waarom exclusiviteit centraal moet staan en aansluiting station-stad zo belangrijk is. We werken daarbij door de schalen van groot naar klein.

## 2.3 De positie van Groningen (inter)nationaal en regionaal

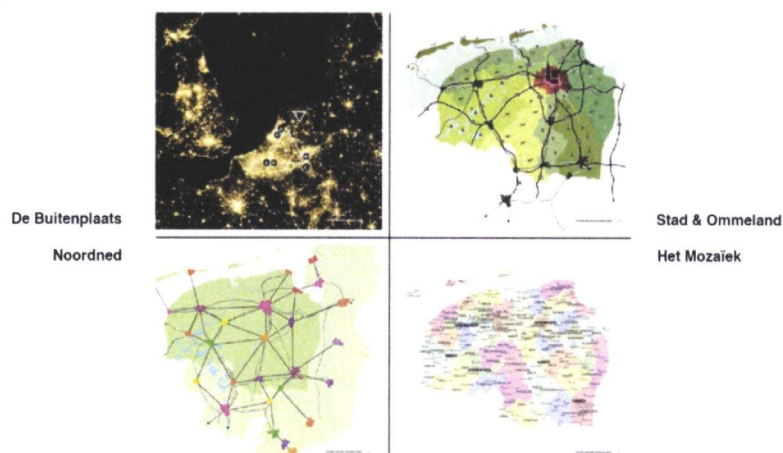
Groningen is de motor van het Noorden. In de stad zijn de meeste banen en zijn de meeste onderwijs, zorg en commerciële voorzieningen te vinden. De stad groeit qua inwoners na Amsterdam en Utrecht het hardst van heel Nederland, in een regio die steeds meer krimpt. Steeds meer mensen zullen in de toekomst aangewezen zijn op de stad. Het belang van stad voor het noorden en daarmee voor Nederland wordt steeds groter.

In internationaal perspectief is het van belang om het stationsgebied te plaatsen als schakel in de verbinding Amsterdam-Noorden-Duitsland. Deze verbinding wordt (naar Duitsland) nu vooral door Flixbussen en een stoptrein uitgevoerd, maar onze ambitie is om in de toekomst deze verbinding te versnellen en er een hoogwaardige HSL/ Intercity verbinding van te maken. Daarmee komt het stationsgebied centraal te liggen in de route Amsterdam-Hamburg. De ombouw van het station houdt hiermee rekening en het biedt kansen voor de gebiedsontwikkeling.

De sterke positie hebben we al onderkend in de structuurvisie 'Stad op Scherp' (2009), waarin we vijf dynamo's voor de stedelijke ontwikkeling hebben aangewezen. De groei van de stad is harder gegaan dan we destijds dachten en die groei zet door. Vandaar dat we in The Next City (onze nieuwe Omgevingsvisie in-de-maak) hebben geconstateerd dat een van de belangrijkste opgaven voor de stad is om deze groei de komende tijd te faciliteren, de banen te laten meegroeiën én te zorgen voor een leefbare en prettige stad. Het stationsgebied is een van de gebieden in de stad waar deze opgaven samenkomen.

De rijksoverheid erkent het belang van het stationsgebied Groningen, met name voor de spoorse afwikkeling. De komende jaren wordt er door betrokken partijen zoals NS en Prorail fors geïnvesteerd in het toekomstbestendig maken van het station, zodat treinen kunnen doorrijden en plaatsen in de regio beter met de stad verbonden worden. Stad en regio investeren in een nieuw busstation en een betere verkeersafwikkeling, zodat de groei van het busverkeer kan worden opgevangen.

De OV-herontwikkeling van het station biedt grote kansen voor de gebiedsontwikkeling in het gebied. Om dit nationaal/regionaal in perspectief te kunnen plaatsen hebben we niet genoeg aan bestaande kaders. Immers, het Rijk zet vooral in op Mainports Amsterdam en Rotterdam en Brainport Eindhoven. Dit is echter aan het kenteren, getuige het recente rapport van de Rijksbouwmeester "De herwaardering van de periferie". Recent is een studie uitgevoerd naar concurrentiekracht van het Noorden door de Zwarte Hond in opdracht van SNN en het ministerie van I&M. In deze studie worden vier perspectieven geschetst voor de positie van stad en noorden. Met name in de perspectieven De Buitenplaats en Stad & Ommeland zitten goede aanknopingspunten.



Afbeelding 2.3.1 Perspectieven noorden van NL



Uitstapje: Twee relevante perspectieven

#### *“De Buitenplaats”*

Als de herindeling is afgerond is Groningen de 5e stad van Nederland. Groningen ligt op nog geen 150 kilometer van één van de belangrijkste stedelijke agglomeraties van Europa: ABC (Amsterdam-Brussels-Cologne). Steden als Groningen vervullen een belangrijke functie als contramal voor het stedelijk systeem van de ABC-driehoek. We zien dat het internationale profiel van Groningen als kennisstad steeds sterker wordt. Succesvolle kennissteden kennen vaak een vergelijkbare geografische ligging: de stad Groningen als het Oxford, Cambridge, Cornell, Yale of Heidelberg van NW Europa.

Van groot belang voor kennissteden zijn goede verbindingen met de rest van de wereld. Je moet er wel kunnen komen. De spoorverbindingen komen bij Groningen samen in het stationsgebied. Het stationsgebied is vaak het eerste wat bezoekers van de stad zien. Als binnenstad onze huiskamer is, is het stationsgebied onze voordeur. In de toekomst zal het stationsgebied nog belangrijker worden, zeker als we erin slagen om de verbindingen met de economische kerngebieden Randstad en Noord-Duitsland te verbeteren en aansluiting op het ICE of HSL-net te bewerkstelligen. Mede omdat de treinverbindingen met Duitsland nu niet ideaal zijn, zien we een forse toename van langeafstandsbussen als Flixbus. Maar ook per auto is het gebied eenvoudig te bereiken vanaf de A7/A28. Voor belangrijke nationale/bovenregionale functies die afhankelijk zijn van goede OV- én autoverbindingen is de ligging ideaal.

#### *“Stad en Ommeland”*

Groningen is één van de snelst groeiende steden van Nederland en de motor van de noordelijke economie. De groei zal de komende jaren met name worden opgevangen door verdichting van de bestaande stad. Enerzijds willen mensen in de stad wonen en anderzijds willen we het omliggende landschap behouden en vasthouden aan de compacte stad. Dit betekent dat de positie van Groningen in het noorden de komende jaren alleen maar sterker zal worden. Voor bovenregionale functies is de stad de aangewezen plek.

Elke dag verdubbelt het inwonertal van de stad Groningen door mensen die hier komen werken, studeren, winkelen of recreëren. Een groot deel van deze mensen komt de stad binnen op het hoofdstation. Met de trein en met bus. Het busstation is nu al een van de drukste van Nederland en uit zijn jasje gegroeid. Door de groei van de stad en de bevolkingskrimp in de regio zal de afhankelijkheid van de stad voor de regio alleen maar toenemen.

Het stationsgebied verknoopt de (inter)nationale en regionale bereikbaarheid aan de stedelijke structuur en functies. Niet voor niets dat we het stationsgebied in de Structuurvisie Stad op Scherp hebben aangewezen als stedelijke dynamo. Deze functie wordt de komende jaren alleen nog maar belangrijker. De binnenstad ligt op loopafstand en vanaf het hoofdstation vertrekken bussen naar alle onderwijs- en werkgelegenheidslocaties. Het bezoek aan de binnenstad neemt steeds meer toe en steeds meer mensen uit de regio zijn aangewezen op de stad voor studie en werk.

## 2.4 Het stationsgebied in stedelijk perspectief: the Next City

In The Next City leggen we onze stedelijke ambities voor de komende jaren vast. Onmiskenbaar zal het stationsgebied daar een cruciale rol in spelen. Het ligt centraal in de stad, is cruciaal in de stedelijke bereikbaarheid en er liggen goede kansen om in te spelen op de opgaven die de Next City stelt.

Deze opgaven zijn:

- Faciliteren van de groei van de stad;
- De werkgelegenheid groeit mee in stad en regio
- De groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners
- De energietransitie wordt versneld
- Iedereen helpt mee in een groeiende stad

Aan de groei van de stad in inwoners zal dit gebied een bijdrage kunnen leveren. Er liggen goede kansen om een specifiek woonmilieu te maken vlakbij een stationsgebied. Woningbouw in dit gebied zal daarnaast vooral bedoeld zijn om de Rivierenbuurt aan het stationsgebied te knopen: het dient in die zin meer een ruimtelijk doel en minder een programmatische. Onze grote kwantitatieve opgave realiseren we elders.

Van groter belang voor de groei van de stad is de groei van het aantal reizigers en mensen dat van de stad afhankelijk is uit de regio. Het stationsgebied is ideaal voor bijzondere functies die veel bezoek trekken en een goede bereikbaarheid per OV en auto vragen. Het stationsgebied leent zich daar uitstekend voor.

Wat werkgelegenheid betreft zien we hier goede kansen voor specifieke kantoorfuncties die belang hebben bij een goede bereikbaarheid en uitstekende ontsluiting. Daarbij passen ook een hotel/congrescentrum en seats-to-meat achtige concepten. Wat betreft kantoren moet het dan wel gaan om kantoren die meer zijn dan de 'reguliere' kantoren. Daarvoor hebben we het Europapark.

Leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad is misschien wel de belangrijkste opgave voor het gebied. De noord-zuidas door het gebied vraagt om levendigheid en een mix van functies. Dit is van belang om het gebied aantrekkelijk te maken om te verblijven. Immers, de meeste gebruikers zullen reizigers zijn die doelgericht naar de trein of bus willen of snel naar hun werk of school. Door een mix van levendige functies toe te voegen (denk aan horeca, terrassen etc) kan het gebied meer worden dan alleen een passantengebied. Leefbaarheid is ook van belang voor de Rivierenbuurt. Door dit gebied te ontwikkelen wordt de Rivierenbuurt beter bereikbaar en komt minder 'met de rug' naar het station te staan. In het kader van een leefbare stad moeten we voorkomen dat het nieuwe gebied vol met auto's komt te staan. We spreken dan ook de ambities uit dat in dit gebied geen auto's op straat komen te staan.

De aanleg van de noord-zuidas door het stationsgebied vraagt ook om verbetering van de noordzijde van het station, richting binnenstad. Wat geldt voor de aanhaling naar het zuiden van de stad geldt andersom ook voor de verbinding richting binnenstad. Immers, wat hebben we eraan als de zuidzijde goed geregeld is en men vervolgens aan de noordzijde geen logische of een te chaotische, verkeersonveilige verbinding heeft. De nieuwe ontsluiting van het stationsgebied biedt daartoe goede mogelijkheden omdat de Stationsweg minder druk wordt.

De vierde opgave die we hebben is de energietransitie te versnellen. Dit kunnen we in dit gebied op verschillende manieren concreet maken. Het ontmoedigen van auto's op straat is daar één van. Daarmee komt er ruim baan voor fietsers, voetgangers, niet alleen op de hoofdas maar ook op de andere straten. Geen auto's op straat biedt ook ruimte voor een stevige groene inrichting van de straten en ruimte om te verpozen. Daarmee kunnen we toch een groenambitie brengen in een gebied dat naar verwachting vrij stedelijk zal worden ontwikkeld. En zetten we de groene uitstraling van de Parkweg door. Klimaatadaptatie kunnen we in dit gebied goed een plek geven door in te zetten op groene daken en een WKO. En wellicht kan in de toekomst het Europees klimaatinstituut, dat naar Nederland, komt,



een plek krijgen als bijzonder exclusieve functie.

Kortom: we laten in dit gebied zien dat we een groene, energieneutrale en gezonde stad zijn. En dat kan goed samengaan met een stedelijke omgeving.

Wat betreft de vijfde opgave is vooral het aanhaken van de Rivierenbuurt van belang. We vragen bewoners om actief mee te denken in de inrichting van het gebied. We willen de ruimte voor ontmoeting in dit gebied versterken. Dat kan wellicht in de vorm van een buurtfunctie/ontmoetingsfunctie in het totaal aan gemixte functies, maar dat kan ook in de openbare ruimte. Door deze zo in te richten dat het levendig en sociaal veilig wordt.

## 2.5 Exclusiviteit

Uit bovenstaande komt naar voren dat het stationsgebied dé plek in de stad is waar alle stromen samenkomen. Het is de ideale locatie voor landelijke en bovenregionale functies die goed bereikbaar moeten zijn per OV en auto. In het gebied worden landelijke en regionale stromen verknoopt aan de stad. Een stad die groeit en bloeit en waar de regio steeds meer van afhankelijk wordt.

Tevens is het de enige plek in de stad en in heel Noord-Nederland waar deze unieke combinatie van kwaliteiten zich voordoen. De conclusie moet dan ook zijn dat we uitermate zuinig moeten zijn op deze locatie en moet streven naar exclusiviteit. Dus niet kiezen voor een snelle (maar suboptimale) ontwikkeling. We streven naar een unieke functie die alleen geschikt is voor een dergelijke locatie en die optimaal gebruik maakt van de kwaliteit van het gebied.

Het gebied is ook zeer geschikt om te wonen in combinatie met enkele horecafuncties. Daarmee maken we het gebied levendig en aantrekkelijk. Wonen kan goed in combinatie met andere functies maar is niet het leidend principe. Het gebied is relatief klein dus het gaat niet om grote aantallen. Er is geen financiële noodzaak om snel te ontwikkelen, het gebied hoeft niet binnen 10 jaar volgebouwd te zijn. Woningbouw dient vooral een ruimtelijk doel: het aansluiten van de Rivierenbuurt met het stationsgebied

Zoals al in de studies ook al is geconstateerd is er geen behoefte aan nieuwe retail met enige omvang. We zetten in op versterking huidige fijnmazige detailhandelstructuur in de binnenstad en in de wijken. Nieuwe ontwikkelingen willen we concentreren in de binnenstad of op PDV/GDV locaties. Wel is er ruimte gewenst voor kleinschalige horeca en vergelijkbare functies.

## 2.6 Keuzes maken voor de randvoorwaarden, niet voor programma

Zoals aangegeven is het gebied zo uniek, dat je moet streven naar exclusiviteit. Tegelijkertijd weten we nu niet welke functies zich aandienen. Maar dat geeft niet. Je moet de locatie beschikbaar hebben voor als deze functie zich wel aandient en de komende jaren de juiste randvoorwaarden scheppen in de bereikbaarheid ervan. Dat betekent dat we de belangrijkste uitgangspunten voor de ontsluiting moeten vastleggen. Deze zijn:

- de hoofdas zo sterk en duidelijk mogelijk, rechtstreeks aansluiten op de Rivierenbuurt
- de ontsluiting voor het busstation via het Emmaviaduct
- twee zijentrees van het gebied aan de zuidwest en zuidoostzijde.

Daarbij dient zich wel een aantal vraagstukken aan:

1. Het gebied is relatief klein. In totaal 3,5 ha. = 10% van de Rivierenbuurt. Uit de studies die gemaakt zijn blijkt dat bovenregionale functies met een groot ruimtebeslag (voorbeeld: Martiniplaza) hier niet passen. Het zou dus moeten gaan om functies met een geringer ruimtebeslag. Dat sluit op voorhand een aantal functies uit die op zich voor een dergelijk gebied wel interessant zouden kunnen zijn. Dit wordt nog versterkt door de hoofdkeuzes voor de ontsluiting, waarmee de hoofdstructuur in het gebied ook al deels vast komt te liggen.

2. De exploitatie van de parkeergarage. Geen blik op straat leidt vrij automatisch tot de keuze voor een (half)-gebouwde voorziening. We willen de buurt eromheen immers ook niet onnodig opzadelen met extra parkeerdruk. Een voorinvestering door de gemeente in een parkeergarage kan echter wel tot gevolg hebben dat er druk komt op de grondexploitatie en/of het parkeerbedrijf. Daarmee komt de exclusiviteit onder druk te staan. Het is de vraag of een parkeergarage hier als aanjager voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk is, zoals in andere stedelijke ontwikkelingsgebieden wel vaak het geval was. Het zou zomaar kunnen zijn dat de initiatieven straks in de rij staan. Als het initiatief er eenmaal is dan is het natuurlijk wel een belangrijke keuze. Voor het hoofdstation zelf is een parkeergarage niet direct noodzakelijk: we willen geen onnodig extra verkeer de stad intrekken en P+R's vooral aan de rand van de stad. Het zal hier dan vooral gaan om een kiss & ride zone.

3. Nu geen programma betekent nu nog geen directe keuze voor woningbouw. We willen echter wel de Rivierenbuurt ruimtelijk-stedenbouwkundig goed aansluiten. Dat kan betekenen dat we voor het 'omklappen' van de bouwblokken wel kiezen voor woningbouwontwikkeling (of een mix) zodra dat kan. Dat beperkt echter wel weer de mogelijkheden voor exclusieve functies elders in het gebied. Hoe gaan we daarmee om?

4. We hebben in de stad een aantal gebieden waar we ontwikkelingen concentreren. Op Campus Zernike is dat onderwijs, kennis en energie (Entrance). Op het UMCG is dat zorg & de Healthy Ageingcampus. Op het Suikerunie geven we ruimte aan tijdelijke initiatieven en is de insteek om over vijf jaar daadwerkelijk woningen te gaan realiseren. Ebbingekwartier maken we af (wonen en oa Kunstencentrum). Voor het Europapark zetten we in op een aantrekkelijke mix van kantoren en andere stedelijke functies. Hieruit blijkt wel dat toevoegingen van functies in het stationsgebied een aanvulling moeten zijn op wat we elders doen. Danwel dat we discussie aangaan over het verplaatsen van programma. Maar gezien de geringe omvang van het Stationsgebied-Zuid zal daar maar zeer beperkt sprake van zijn.

#### Exclusiviteit? Wat dan?

Als vingeroefening zijn hier een aantal exclusieve functies genoemd die wat ons betreft denkbaar zijn in een dergelijk gebied. Dat geeft een indicatie. Niet meer dan dat overigens.

- Congrescentrum (vgl. Zwolle (Nieuwe Buitensociëteit) icm hotel/seats to meet
- Kantoren met een bovenregionale uitstraling (bv groot hoofdkantoor, Rijksdienst)
- Klimaatinstituut (al zou je dat ook op Zernike bij Entrance willen)
- Cultuurlocatie/poppodium a la 013, om het gat tussen Martiniplaza en kleinere locaties te vullen
- Museum (bv. Nationaal sport/voetbalmuseum, technologie a la Nemo)
- Een andere grote recreatieve functie, (vgl. Miniworld Rotterdam of bv. een sportfunctie als Nederland zich in de toekomst weer kandidaat stelt voor Olympische Spelen)
- Onderwijs (conservatorium?, ROC? regio-> stad?) of zorgfunctie, naast Zernike resp. UMCG
- een exclusieve hoge woontoren in het topsegment (vgl. de Regentes)
- Big Building II



## 2.7 En wat te doen in de tussentijd?

Tot 2023 zal het gebied vooral in gebruik zijn als bouwplaats, opslagterrein, locatie voor bouwketen etc. ten behoeve van de ombouw van het station. Tenzij zich direct dé topfunctie aandient zal een deel van het gebied (mn. het gebied dat tussen de hoofdas en het Emmaviaduct) niet direct worden ontwikkeld. We zullen moeten nadenken hoe we daarmee omgaan.

Tijdelijke functies toestaan lijkt aantrekkelijk. Echter, we hebben al andere gebieden in de stad daarvoor beschikbaar. En bovendien kleeft aan tijdelijke functies altijd het risico dat ze ongewenst permanent worden. Dat kan zelfs al gebeuren met een tijdelijk parkeerterrein.

We zouden daarom als ambitie willen vastleggen dat we het gebied in elk geval visueel er goed uit laten zien, door het zodra mogelijk is in te zaaien en goed te onderhouden. Het gebied leent zich uitermate goed voor het organiseren van evenementen. Daarmee trek je ook mensen naar het gebied die er normaal niet zouden komen. In combinatie met Eurosonic, Noorderzon, Bevrijdingsdag, Koningsdag, losstaande evenementen, het circus of public viewing tijdens WK's of EK's voetbal.

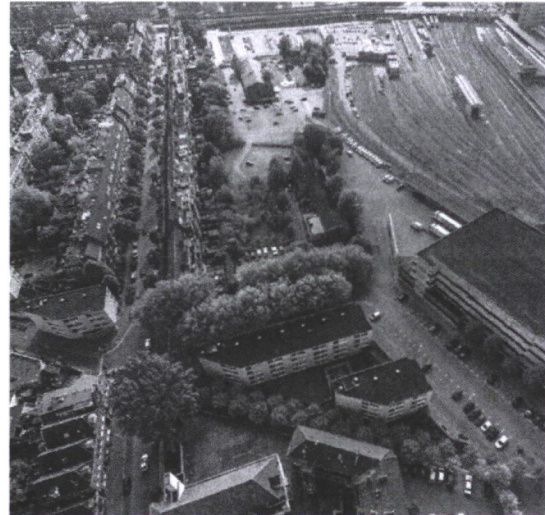
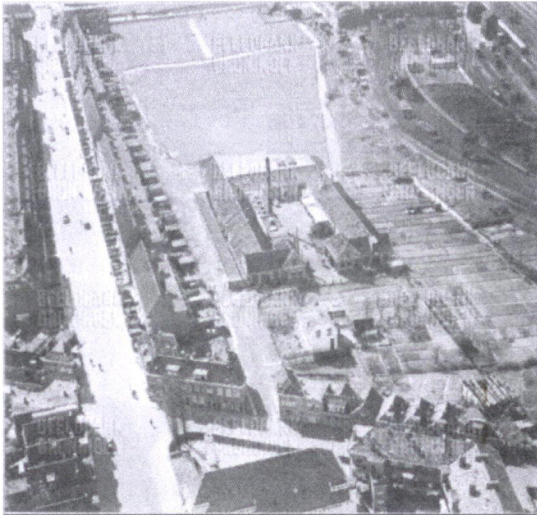
## 2.8 De belangrijkste ambitie/uitgangspunten samengevat

- Exclusiviteit
- Rivierenbuurt aansluiten op het stationsgebied
- (inter)nationale knoop, anticiperen op een snellere spoorverbinding.
- Aardgasloos
- Geen auto's op straat, ruimte voor fiets, voetganger en groen.
- Een mix van functies zorgt voor levendigheid op straat.
- Wonen is mogelijk maar programma niet leidend, wel als ruimtelijk argument.
- Ruimte voor ontmoeting.
- Keuzes maken voor de ontsluiting, niet voor invulling van programma.

# 3. PLANGESCHIEDENIS

## 3.1 Voorgeschiedenis

Het stationsgebied-zuid heeft zich in ruim honderd jaar tijd ontwikkeld van weilanden ten zuiden van de eerste spoorlijn van de stad tot een door spoorinfrastructuur gedomineerd gebied met verschillende fabrieken en bedrijven. Tegenwoordig wordt het beeld gekenmerkt door het omvangrijke opstel terrein voor NS en Arriva, Het PostNL gebouw, een aantal parkeerterreinen, overblijfselen van het industriële verleden in de vorm van een aantal barakken en de achterkanten van de woningen aan de Parkweg. Het voornaamste kenmerk is echter de geïsoleerde ligging in het stedelijk netwerk.



Afbeelding 3.1.1 en 3.1.2 historische beeldopnames stationsgebied Groningen

In de afgelopen decennia is in de verschillende structuurvisies van de gemeente het stationsgebied met haar strategische ligging in de stad beschreven als vestigingsmilieu voor stedelijke en regionale functies.

De Noordzijde van het stationsgebied is na het verdwijnen van de sporen van Van Gend & Loos in het kader van de Visie op de Verbindingskanaalzone (1987) getransformeerd naar een kantorenlocatie met grootschalige complexen voor de dienstensector voornamelijk in de (semi)overheidssector. Tussen 1985 en 2000 werden hier het Hunzehuys, De KPN Borg en het Cascadecomplex gebouwd.



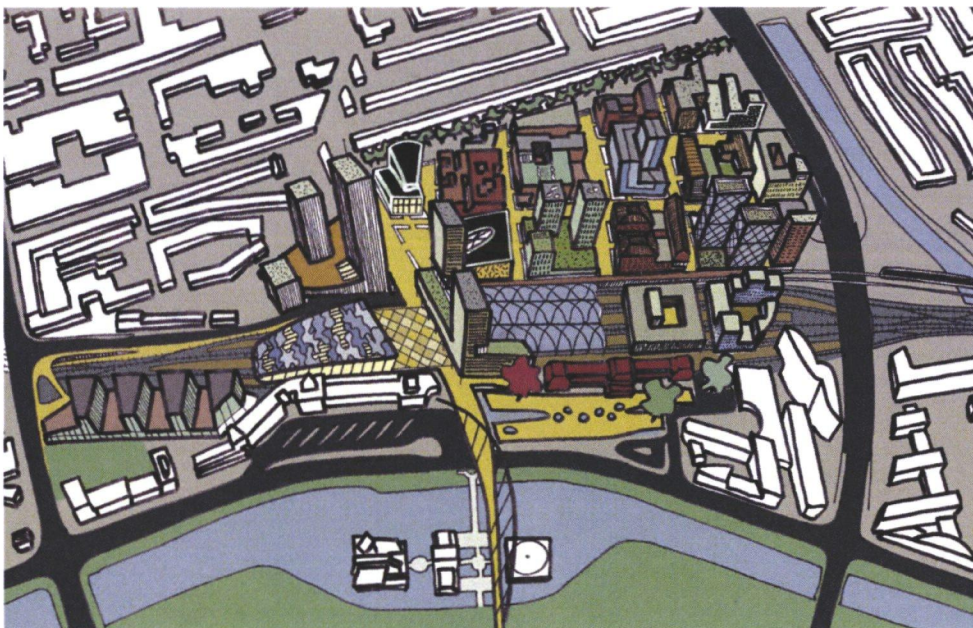


Afbeelding 3.1.3 Voormalige postgebouw



Afbeelding 3.1.4

Na het postgebouw uit 1975 heeft aan de zuidzijde geen grootschalige ontwikkeling meer plaats gevonden. Voor het gebied tussen het station en de Parkweg zijn door verschillende aanleidingen wel meer uitgewerkte plannen en verkenningen gemaakt voor diverse delen van het gebied. De meest recente zijn: Plan Christiaanse (2001) naar aanleiding van de geplande HSL Noord van Amsterdam naar Hamburg. Dit plan toont de mogelijkheden voor een grootstedelijke en gestapelde stations ontwikkeling aan een Europese hoge snelheidslijn met als voorbeeld het nieuwe stationsgebied van Lille aan de HSL Brussel-Parijs. De grid-structuur lijkt vooral bruikbaar als 'telmodel' maar heeft weinig relatie met de stedelijke- of buurtstructuur. Het enige gerealiseerde onderdeel van dit plan is het Stadsbalkon. De oostelijke schuin omhoog stekende zijde heeft de richting van de geplande verbinding tussen Werkmanbrug en het hart van de Rivierenbuurt (Merwedestraat).



Afbeelding 3.1.5 Stedenbouwkundige schets Kees Christiaanse (2001)

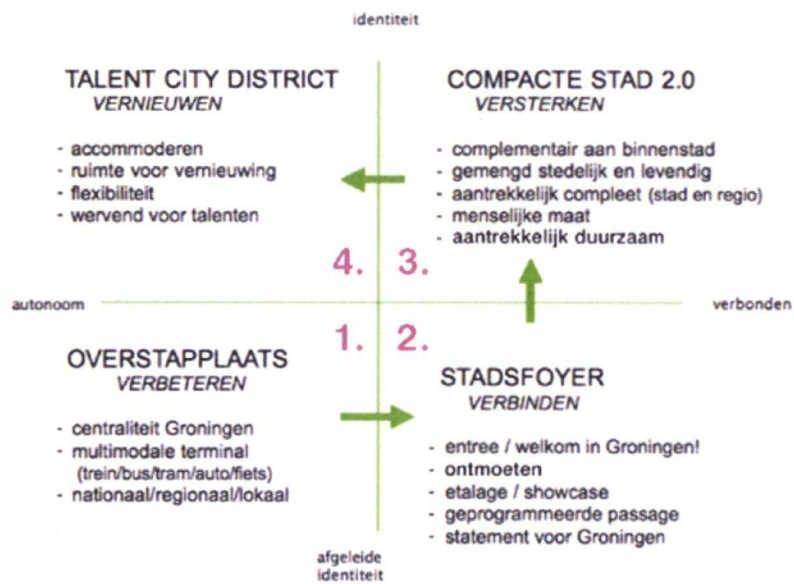
De volgende aanleiding voor het maken van een integraal plan was de wens van de provincie om regionale treindiensten door te kunnen koppelen. Dit leverde naast concrete plannen voor een nieuwe spoorconfiguratie een door de raad vastgesteld voorkeursalternatief ( De Zwarte Hond/Movares 2011) op voor ontwikkeling van het stationsgebied-zuid met een interwijkverbinding van binnenstad naar Rivierenbuurt diagonaal vanaf de werkmanbrug naar de Parkweg. Het busstation was via de interwijkverbinding gekoppeld aan de zuidzijde van het treinstation maar lag in feite midden in de nieuwe stationsbuurt.





Afbeelding 3.1.6 Plan De Zwarte Hond / Movares (2011)

Voor het programmatische deel van het vraagstuk is in opdracht van alle projectpartners destijds een visie opgesteld over het te verwachten programma genaamd "CityHub". In de visie worden 4 hoofdfuncties van het gebied en een aantal uitgangspunten voor de ontwikkeling genoemd.



Afbeelding 3.1.7 Matrix hoofdfuncties stationsgebied

Voor het door ontwikkelen van het sporenplan was het belangrijk snel een keuze te maken voor de manier waarop de sporen gekruist zouden worden. Daarbij had een tunnel in de as van het monumentale station de voorkeur van de spoorsector omdat daarmee de transfer tussen de verschillende perrons ook in het hart van het station kwam te liggen.



De meer oostelijk gelegen passerelle had de voorkeur van de gemeente omdat daarmee de interwijkverbinding beter aansloot op de as naar de binnenstad. Door hier een nieuw onderzoek naar te laten doen door de landschapsarchitecten van Karres en Brands werd duidelijk dat een tunnel het monumentale stationsgebouw weer een centrale rol in het gebied zou geven. Aan de zuidzijde werd de structuur van het voorkeursalternatief gevolgd, maar werd duidelijk dat de positie van het gewenste busstation de volgende onderzoeksvraag zou worden.



Afbeelding 3.1.8 en 3.1.9 Studie verbinding noord- en zuid stationsgebied (Karres en Brands)

De afgelopen jaren zijn in het kader van de aanbesteding voor nieuwe treindienstregeling de plannen voor de sporen en perrons 'gehard' en is er een concreet project ontstaan onder de naam Groningen Spoorzone. Belangrijke besluiten voor de gebiedsontwikkeling die hier mee samenhangen:

1. Het definitief uitplaatsen van het opstel terrein naar 'de vork' (gemeente Haren)
2. Het combineren van een stationspassage en interwijkverbinding in de as van het monumentale station
3. Het aanleggen van een parallelle separate fietstunnel met fietsenstalling
4. Het maken van een volwaardige stationsentree met hellend stationsplein aan de zuidzijde
5. Het slopen van de blauwe brug en PostNL gebouw
6. Het aanleggen van een (korte)bustunnel ten oosten van het station (kortsluiten HOV-as West met Binnenstad)
7. Het verplaatsen van het busstation naar zuid, als laatste perron aan de perrontunnel, waardoor één samenhangende OV Knoop ontstaat met duidelijke begrenzingen.



Afbeelding 3.1.10 Inrichting spoortrace

Dit betekent dat er aan een groot aantal voorwaarden wordt voldaan die nodig zijn om te kunnen starten met de ontwikkeling van het stationsgebied-zuid. Het levert ook nieuwe onderzoeks- en ontwerp vragen op. Als eerst natuurlijk: Hoe wordt de ontsluiting van het station aan de zuidzijde geregeld. Ook als het gebied nog niet is ontwikkeld moeten er reizigers te voet, per fiets, per bus, per taxi kunnen komen. Voor de verdere ontwikkeling van het gebied in de jaren na oplevering van het station zelf is het van groot belang hoe de geïsoleerde ligging opgeheven kan worden. De voornaamste vraag is: Wat wordt het 'adres' van het station in Groningen Zuid? Hoe sluit het gebied aan op het netwerk van de stad? Maar ook: Hoe sluit het gebied aan op de buurt, zowel qua ontsluiting als (type) bebouwing.

Het zuidelijke stationsplein en de (tijdelijke) infrastructuur voor de ontsluiting moet 'No Regret' worden aangelegd. Dit wil zeggen dat het in ieder geval geen latere gewenste ontwikkelingen in de weg zit. Liever nog moet het meteen aansluiten op de omvang en sfeer van het nieuwe programma. Daarom is voor het programmatische vraagstuk in navolging van 'CityHub' een nieuw marktonderzoek gedaan door bureau SITE.



## 3.2 Onderzoeksvragen

Hieronder volgt een uiteenzetting van de (ontwerp)vraagstukken die beantwoord moeten worden om tot een no regret oplossing te komen voor de hoofdopzet van stationsgebied-zuid. Deze zijn voorlopig geformuleerd als uitgangspunten voor het maken van een stedenbouwkundig plan. Deze uitgangspunten moeten eerst met belanghebbenden worden besproken.

Het ontwikkelen van het stationsgebied-zuid levert een opgave op drie schaalniveau's:

1. Opgave Stad
2. Opgave Rivierenbuurt
3. Opgave Stationskwartier

### Opgave Stad

Hoe maak je van de investering in het station een investering in de stad? Om van het stationskwartier een vestigingsmilieu te maken van regionale betekenis moet het gebied niet alleen goed op het station aangesloten zijn maar ook aansluiten op de (overige) hoofdinfrastructuur van de stad. Dit betekent dat de stationspassage en fietstunnel goed verankerd moeten worden in het stedelijk netwerk maar ook dat het gebied richting het zuiden/ Julianaplein een goed 'adres' krijgt voor auto's en bussen.

### Opgave Rivierenbuurt

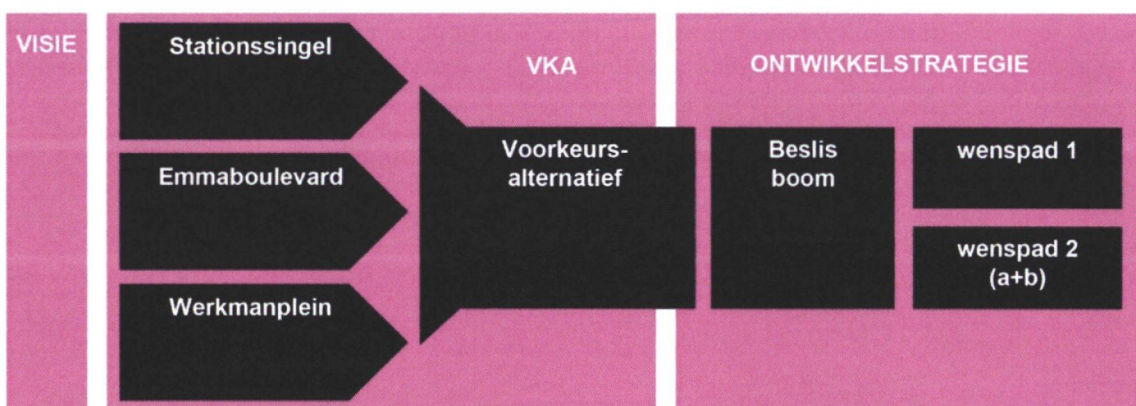
Hoe sluit je het stationskwartier met een gemixt stedelijk programma goed aan op een buurt met een redelijk introvert karakter met voornamelijk woonprogramma? Kan (de economie van) de Rivierenbuurt 'meeliften' op de nieuwe aansluitingen zonder overlast te ondervinden van verkeersbewegingen van en naar het (station)skwartier? Het stationskwartier mag zich niet vervreemden van de buurt, maar maakt de Rivierenbuurt juist af. Welke ingrepen zijn nodig om die structuren te vervlechten?

### Opgave Stationskwartier

Wat zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van een nieuw stationskwartier? Wie zijn de toekomstige gebruikers. Aan welke functionaliteiten en ruimtelijke beleving hebben zij behoefte? Hoe verhoudt zich dit tot de directe omgeving? Wat is in relatie tot de gewenste betekenis voor stad en regio en in relatie tot de omgeving het 'laadvermogen' van het gebied?

### 3.3 Terugblik ontwikkelstrategie

Op het gebied van het opheffen van de geïsoleerde ligging, het bereikbaar maken van het gebied, het vervlechten van lokale en stedelijke netwerken en het maken van een 'adres' waaraan toekomstige gebruikers zich kunnen vestigen zijn in de ontwikkelstrategie verschillende uitspraken gedaan. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief dat door de gemeenteraad vastgesteld werd op 22-11-2011. In een beslisboom is aangegeven welke parameters van invloed zijn op het bereiken van het gewenste resultaat en hoe deze keuzes kunnen leiden tot afgeleide varianten.



Afbeelding 3.3.1

In de ontwikkelvisie zijn drie mogelijke adressen in de stad onderzocht. Dit leidde tot een voorkeursalternatief waarbij het nieuw te ontwikkelen gebied via het verleggen van de Parkweg aan een nieuwe Emmaboulevard kwam te liggen. In tegenstelling tot de verbinding tussen Werkmanbrug en Merwedestraat die het plan Christiaanse voorstelde als verbinding tussen binnenstad en Rivierenbuurt werd in het voorkeursalternatief uit de Ontwikkelstrategie het Hoornsediep/Emmaviaduct beschouwd als de hoofdontsluiting van het gebied. Omdat het Parkwegviaduct wel direct met het Julianaplein verbonden was, maar verkeerskundig en ruimtelijke niet voldeden als adres werd voorgesteld om het viaduct te transformeren naar een stedelijke boulevard.

De kenmerken van het voorkeursalternatief waren:

- Een diagonale interwijkverbinding tussen Werkmanbrug en Parkweg.
- Een busstation ten zuiden van het station tussen deze interwijkverbinding en de achterweg
- Het verleggen van de Parkweg tussen het Parkwegviaduct en de Achterweg voor de hoofdontsluiting voor auto, bus, fietser en voetganger.
- De transformatie van viaduct naar boulevard
- Het slopen van de volledige noordwesthoek van de Parkweg (ca 170m) voor de nieuwe ontsluiting en een zichtbare plek van het stationsgebied aan de nieuwe boulevard



Afbeelding 3.3.2 Schets impressie Emmaboulevard



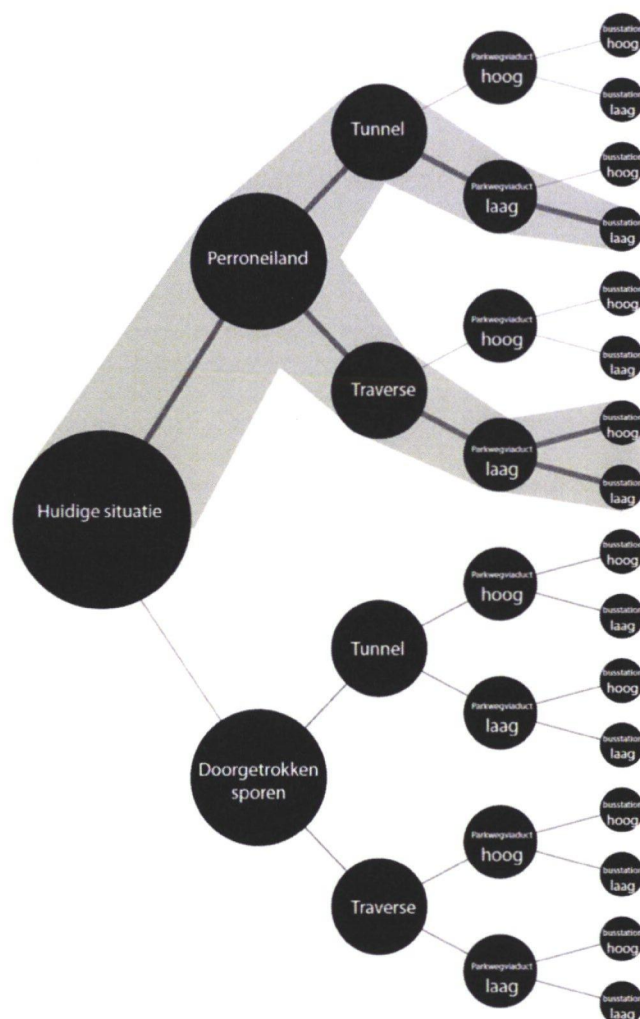
In de beslisboom werden de volgende cruciale momenten in het proces benoemd:

1. De te kiezen sporen layout
2. De keuze voor een tunnel of traverse
3. Het behouden van het Parkwegviaduct of maken van een boulevard
4. Het aanleggen van een laag of verhoogd busstation aan de zuidzijde met (respectievelijk) aansluiting op boulevard of viaduct

Tijdens de vaststellen van de ontwikkelstrategie leken de voorkeuren voor 1,2 en 3 goed gemotiveerd. Het proces heeft zich inmiddels niet geheel langs de voorspelde lijn afgespeeld. Dit heeft als voornaamste reden dat ook de uitgangspunten uit de ontwikkelstrategie die op dat moment vast leken te staan weer ter discussie kwamen. Er was door de gemeente een sterke voorkeur uitgesproken voor het maken van een diagonale traverse met bijbehorende sporenlayout vanwege de directe lijn naar de binnenstad (Werkmanbrug). Onder invloed van het kwaliteitsteam is echter meer gewicht gehangen aan het centraal stellen van het monumentale stationsgebouw waarbij de keuze voor een tunnel in de as van het stationsgebouw meer voor de hand lag. Het behoud van de betekenis van het monumentale stationsgebouw voor de stad bleek doorslaggevend. De sporenlayout kreeg daarmee ook een ander karakter en er kwam zelfs een raadsmeerderheid voor een fietstunnel parallel aan de stationspassage (niet in voorkeursalternatief). In die lay-out van eilandperrons en tunnels (inmiddels ook een bustunnel als kortsluiting tussen noord en zuid) lag het voor de hand om een 4e eilandperron voor het busstation te maken met hieronder de gewenste fietsenstalling geschakeld aan de fietstunnel.

Dit betekent dat in chronologische volgorde besispunten 2, 1 en 4 inmiddels van een raadsbesluit zijn voorzien. Aangevuld met de besluiten over fietsinfrastructuur en bustunnel die belangrijk zijn voor de ontwikkeling van het gebied.

Het combineren van de interwijkverbinding, de hoofdontsluiting voor het stationsgebied-zuid en de busontsluiting in het verlengde van de stationspassage zoals voorgesteld in het voorkeursalternatief ligt niet langer voor de hand. Het busstation ligt Oos-West en sluit direct aan op de HOV-as West en tijdelijke buslus bij de Zaanstraat. De interwijkverbinding ligt Noord-Zuid. De directe aanleiding om een diagonale as te maken is daarmee ook verdwenen. Daarnaast ligt het geprojecteerde busstation aan de zuidzijde niet laag (maaiveld Rivierenbuurt) en ook niet hoog (niveau traverse), zoals de keuzes in de ontwikkelstrategie schetsten, maar op niveau van de treinperrons (ca 1,8m boven maaiveld Rivierenbuurt). Het is van belang om het onderzoek naar de aansluiting van bussen naar het zuiden opnieuw te onderzoeken alsmede de logische route voor het overige verkeer.



Afbeelding 3.3.3 Beslisboom ontwikkelstrategie

### 3.4 Emmaboulevard, Emmaviaduct

In het licht van de nieuwe vastgestelde structuren voor bus, voetganger en fietser moet adresvorming middels het maken van een boulevard (voorkeursvariant) nogmaals worden onderzocht.

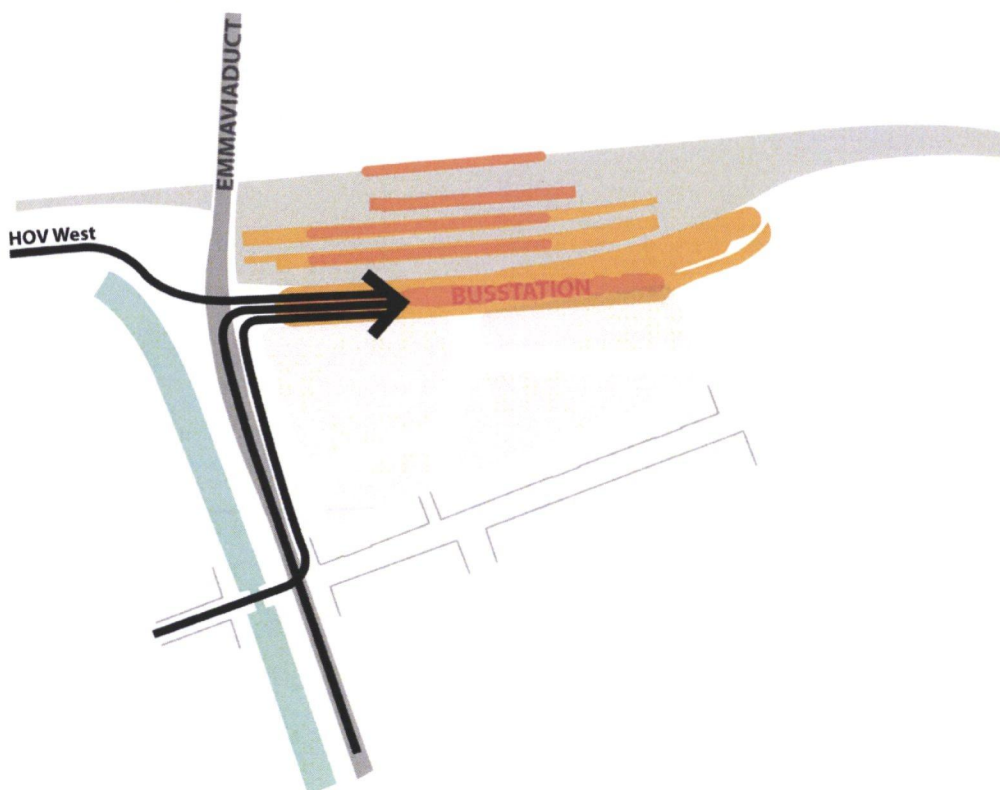
Met de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde en de ontwikkeling van de cityhub aansluiting ontstaat een nieuwe opgave voor de ontsluiting van het gebied tussen de Parkweg en het spoor. Voor de bussen vanuit het zuiden, die nu over het Emmaviaduct naar het huidige busstation rijden, moet een nieuwe toegang tot het zuidelijk stationsgebied worden ontworpen. De ontwikkeling van de cityhub en het station (kiss and ride) vragen om een nieuwe auto ontsluiting. De aansluiting op het Emmaviaduct, de Parkweg en de Ring Zuid vragen om een inpassing die de ruimtelijke kwaliteit van het gebied niet ondermijnt, maar juist entameert.

In de analyse van de verschillende ontsluitingsvarianten wordt daarom steeds een afweging gemaakt tussen de verkeersoplossing en de stedenbouwkundige kwaliteit op stedelijk-, stadsdeel- en cityhubniveau.

#### Opgave ontsluitingsstructuren

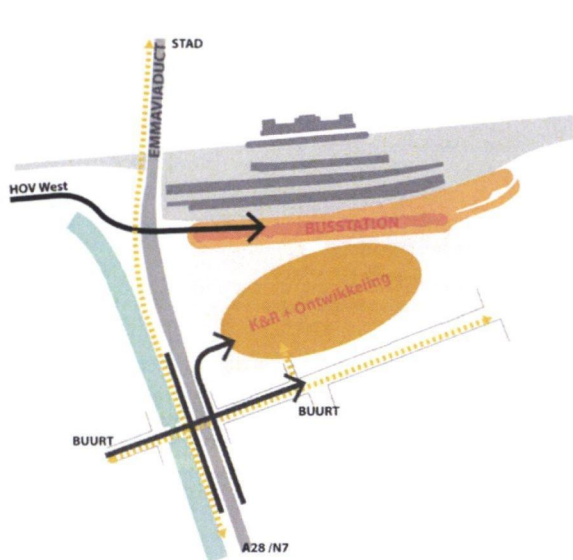
Met het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde en de aansluiting hiervan op de HOV-west ligt hier een opgave voor de ontsluiting van het busstation richting het zuiden (zie afbeelding 1).

Voor het gebied tussen het busstation en Parkweg wordt een herontwikkeling met Kiss & Ride voorzien. Ook hiervoor geldt een opgave voor de verkeerskundige ontsluiting voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzame verkeer.

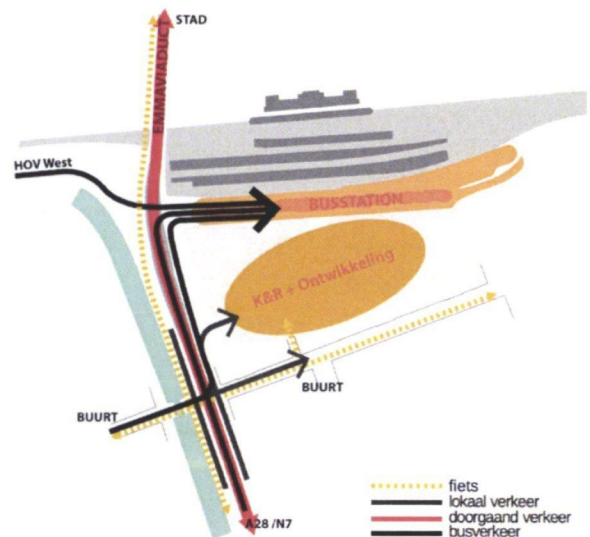


Afbeelding 3.4.1: ontsluitingsopgave OV-busstation



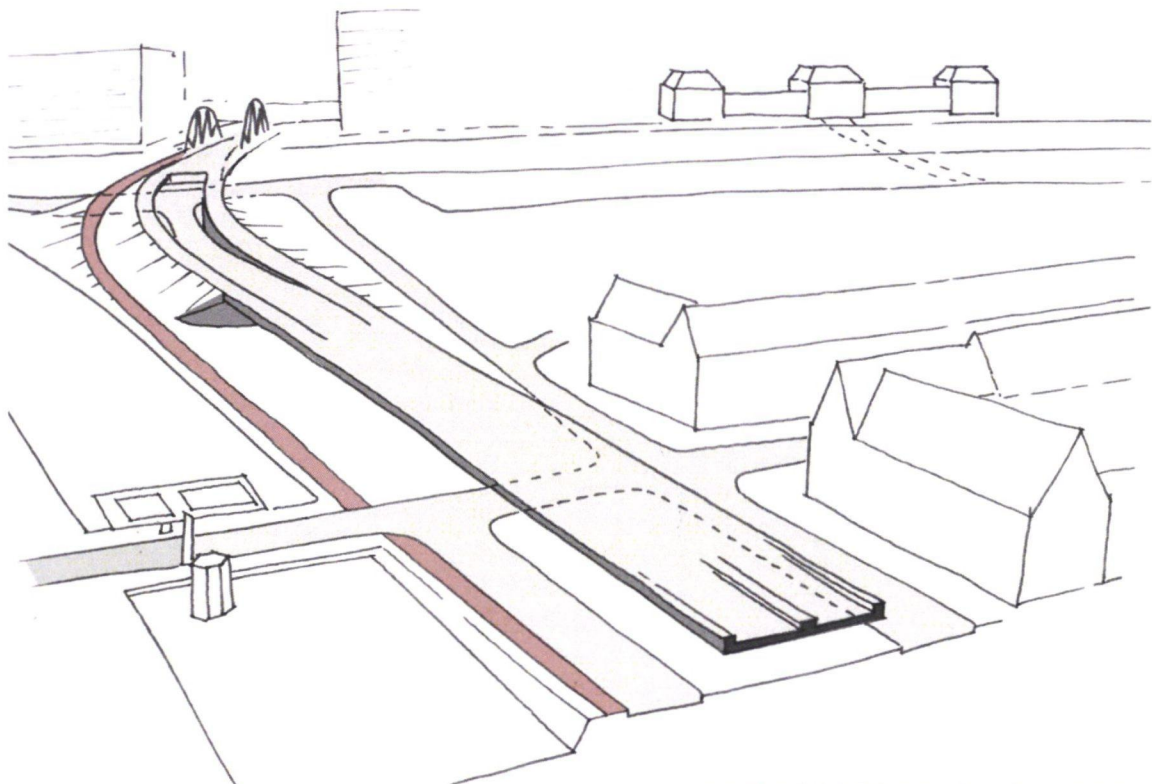


Afbeelding 3.4.2: ontsluitingsopgave ontwikkeling/K&R



Afbeelding 3.4.3: complexiteit opgave verkeerskundige ontsluiting

Voor beide situaties geldt dat rekening moet worden gehouden met de bestaande noord-zuid verkeersverbinding langs het Noord-Willemskanaal. Deze verbinding ontsluit zowel het centrum met de N7 en A28 als de Rivierenbuurt en de Grunobuurt via het kruispunt Parkweg richting het zuiden en het centrum. Het kruispunt Parkweg vormt eveneens een belangrijke schakel voor het fietsverkeer, zowel in noord-zuid als in oost-west richting. Onderstaande afbeelding laat de complexiteit zien van de opgave voor de verkeerskundige ontsluiting.



Afbeelding 3.4.4: Schets insnijding Emmaviaduct

### **Ontsluiting vanuit Emmaviaduct**

Het nieuwe busstation zal in de toekomst ontsloten worden via de Emmaviaduct. De nieuwe op- en afritten naar het busstation vanaf het bestaande Emmaviaduct liggen hierbij niet aan weerszijden, maar in het midden van het viaduct. Bussen vanuit het zuiden en het bestemmingsverkeer voor het stationsgebied passeren de Rivierenbuurt op het Emmaviaduct en krijgen na de kruising met de Parkweg een directe toegang tot de locatie. Voor de huidige oprit van de Parkweg naar de spoorbrug zijn in dit model twee mogelijkheden. De oprit blijft bestaan in de vorm van een brede stoep langs de nieuwe bebouwing; het verkeer kan dan voor het spoorviaduct op de hoofdrijbaan invoegen of deze oprit komt te vervallen en wordt vervangen door een ontsluitingsweg op maaiveld.

### **Kwaliteit van de stadsentree**

De stadsentree behoudt tot net voorbij de kruising met de Parkweg haar huidige verschijningsvorm; een betonnen viaduct dat efficiënt toegang tot de stad biedt. Doorgaand verkeer naar het centrum en bestemmingsverkeer voor het stationsgebied rijden op het viaduct. Na de kruising met de Parkweg daalt het bestemmingsverkeer (bus en auto) voor het stationsgebied in de middenberm naar beneden. Met deze insnijding wordt de ontwikkeling van het stationsgebied minder gehinderd dan in de 'omklap variant'. De nieuwe bebouwing kan langs een lokale ontsluiting ontwikkeld worden.

### **Verankering Stationsgebied aan Hoornsediep en Parkweg**

Het insnijden van de hellingbanen in het Emmaviaduct biedt de mogelijkheid om de ontwikkeling van het stationsgebied meer aan de weg te leggen. De nieuwe bebouwing zou zelfs vanaf de huidige hellingbaan tussen de Parkweg en het spoorwegviaduct (het verlengde Hoornsediep) ontsloten kunnen worden. Hiermee komt de nieuwbouw aan een route in de stad te liggen. De bebouwingwand langs de noordzijde van de Parkweg maakt het onmogelijk om het stationsgebied vanuit het zuiden te zien of te ontsluiten.

### **Flexibiliteit / faseerbaarheid ontwikkeling Stationsgebied**

Het stationsgebied wordt bereikbaar gemaakt door het insnijden van de hellingbanen. Het busstation is na deze ingreep bereikbaar vanaf het Emmaviaduct. De ontwikkeling van de cityhub kan gebruik maken van deze toegang of ontsloten worden vanaf het 'verlengde Hoornsediep'.

### **Ruimtelijke kwaliteit van Cityhub**

De insnijding van de hellingbaan in het Emmaviaduct biedt de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardig front van de cityhub aan de stadsentree te ontwikkelen. Aan het 'verlengde Hoornsediep' ontstaat een goed bereikbaar adres voor bedrijven en woningen.

### **Ruimtelijke kwaliteit Rivierenbuurt**

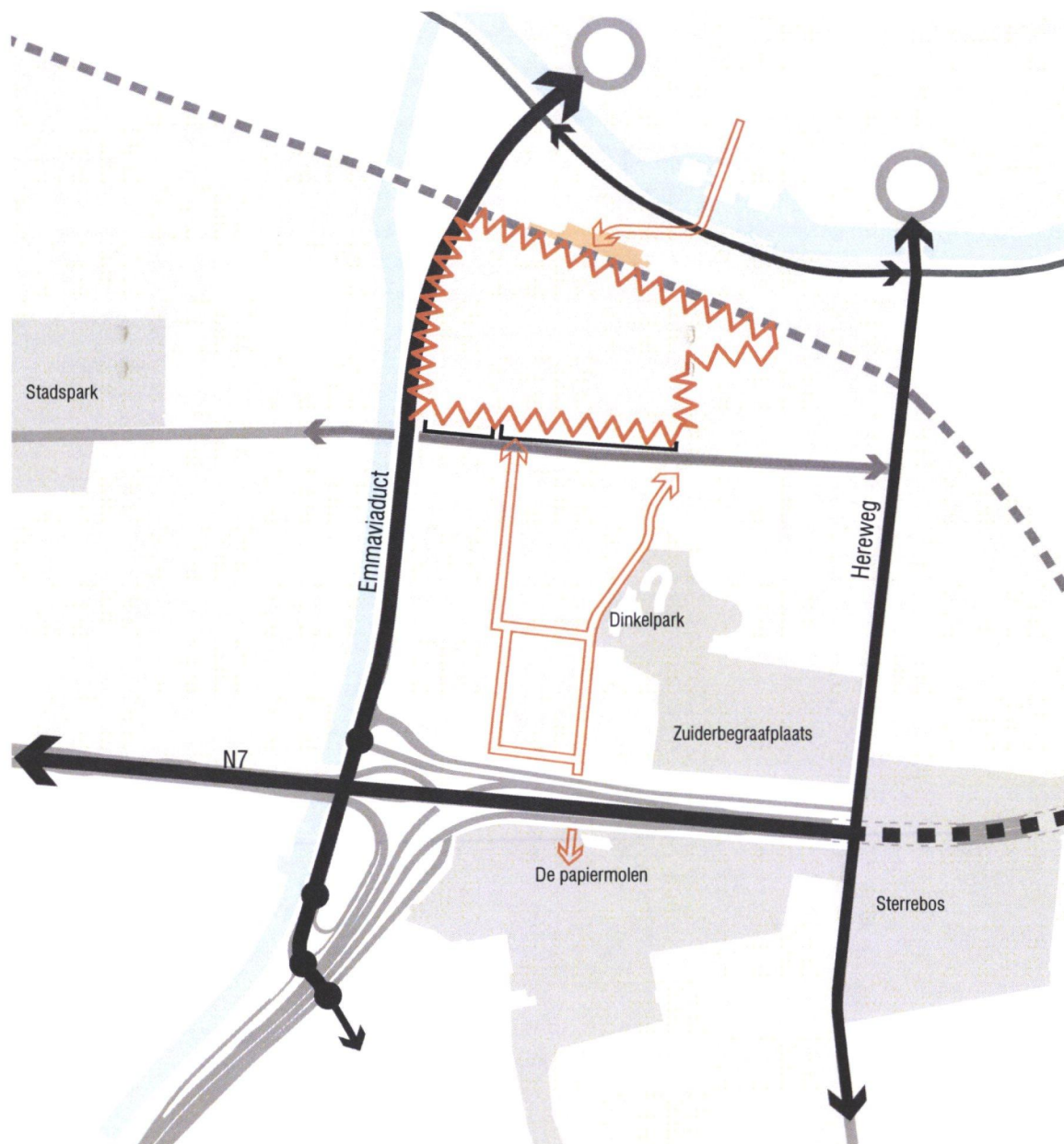
Het Emmaviaduct blijft een visuele barrière tussen de Rivierenbuurt en het kanaal. De situatie verbeterd niet. Aangezien het doorgaande- en het bestemmingsverkeer voor het stationsgebied op het Emmaviaduct blijft, verslechterd de situatie langs het Hoornsediep ook niet.





## 4.2 Huidige situatie stationsgebied-zuid

Het stationsgebied-zuid in Groningen heeft zich, mede door haar vroegere functie als emplacement, ontwikkeld tot een ruimtelijk geïsoleerd gebied. Het Emmaviaduct, de bebouwingswand langs de Parkweg en de gesloten oostzijde zorgen ervoor dat de locatie in de luwte van de stad ligt. De stadsassen, zoals Hereweg en Hoornsediep, schieten bij het gebied langs. Veel Groninger en zelfs buurtbewoners zullen het gebied niet kennen. Inmiddels is er naast de P+R Zaanstraat ook een tijdelijke busbaan (HOV-as West) over het terrein aangelegd, maar er is geen stratenpatroon dat naadloos op het zuidelijke stadsdeel aan sluit.



Afbeelding 4.2: Een geïsoleerde ligging van het zuidelijk stationsgebied



### 4.3 Verankeren stationsgebied met haar omgeving

Een station hoort bij de publieke infrastructuur van de stad. Er reizen elke dag duizenden mensen via deze plek naar een bestemming in de stad. Je mag dan ook verwachten dat het goed verankerd ligt in de stadsplattegrond. Het station en haar directe omgeving zijn een representatief voorportaal voor de stad dat via een logische route bereikbaar en vindbaar moet zijn voor iedereen. De eerste stations in Nederland zijn bijna allemaal buiten de oude stadswallen van de stad gebouwd en liggen daarom vaak tegen de oude binnensteden aan. Bijna al deze stations hebben daarom een representatieve zijde (centrumzijde) en een achterkant. De representatieve zijde heeft vaak een goed herkenbaar en zichtbaar stationsgebouw. 'De achterkant van het station' is echt een begrip geworden in Nederland. Dit is van oudsher een plek waar dingen gebeuren die het daglicht niet kunnen verdragen. In veel steden is dit ook de industriële kant van het station waar rangeerterreinen en (spoor gerelateerde) bedrijfsgebouwen te vinden zijn. Langzaam maar zeker worden al dit soort gebieden opgeruimd en verplaatst naar buiten de stad en worden deze barrières in de stad opgeheven. Groningen is daarin niet uniek in sluit aan in een rij van stations die onlangs een tweede entree hebben gekregen met een bijbehorende stationsontwikkeling. De stations hebben qua opzet veel gelijkenissen, de nieuwe stationsontwikkelingen zijn qua sfeer en invulling zeer sterk locatieafhankelijk, maar hebben gemeen dat de term 'achterkant van het station' bijna niet meer bestaat.

Voor het goed functioneren van het stationsgebied-zuid is het daarom essentieel dat het gebied zich opent naar de omgeving en ruimtelijk goed verankerd wordt in de stad. Omdat naast een nieuwe ingang voor het station ook een ambitieus plan wordt ontwikkeld voor de kop van de Rivierenbuurt met groot belang voor de stedelijke en regionale economie moet worden gestreefd naar een zo succesvol mogelijke verbinding met de stad zoals dat eerder aan de noordkant van het station gelukt is. De passage onder de sporen door zal het zuidelijk stationsgebied een goede langzaamverkeersverbinding geven met de binnenstad. Dit is de drukke kant van het station waar drie kwart van de reizigers haar bestemming heeft. Aan de zuidzijde zal de verbinding met de Rivierenbuurt en zuidelijke stadswijken minder druk zijn. Het opheffen van het isolement en maken van een goede aansluiting van het stationsgebied op de zuidelijke stadswijken is een van de belangrijke opgaven voor Groningen Spoorzone.

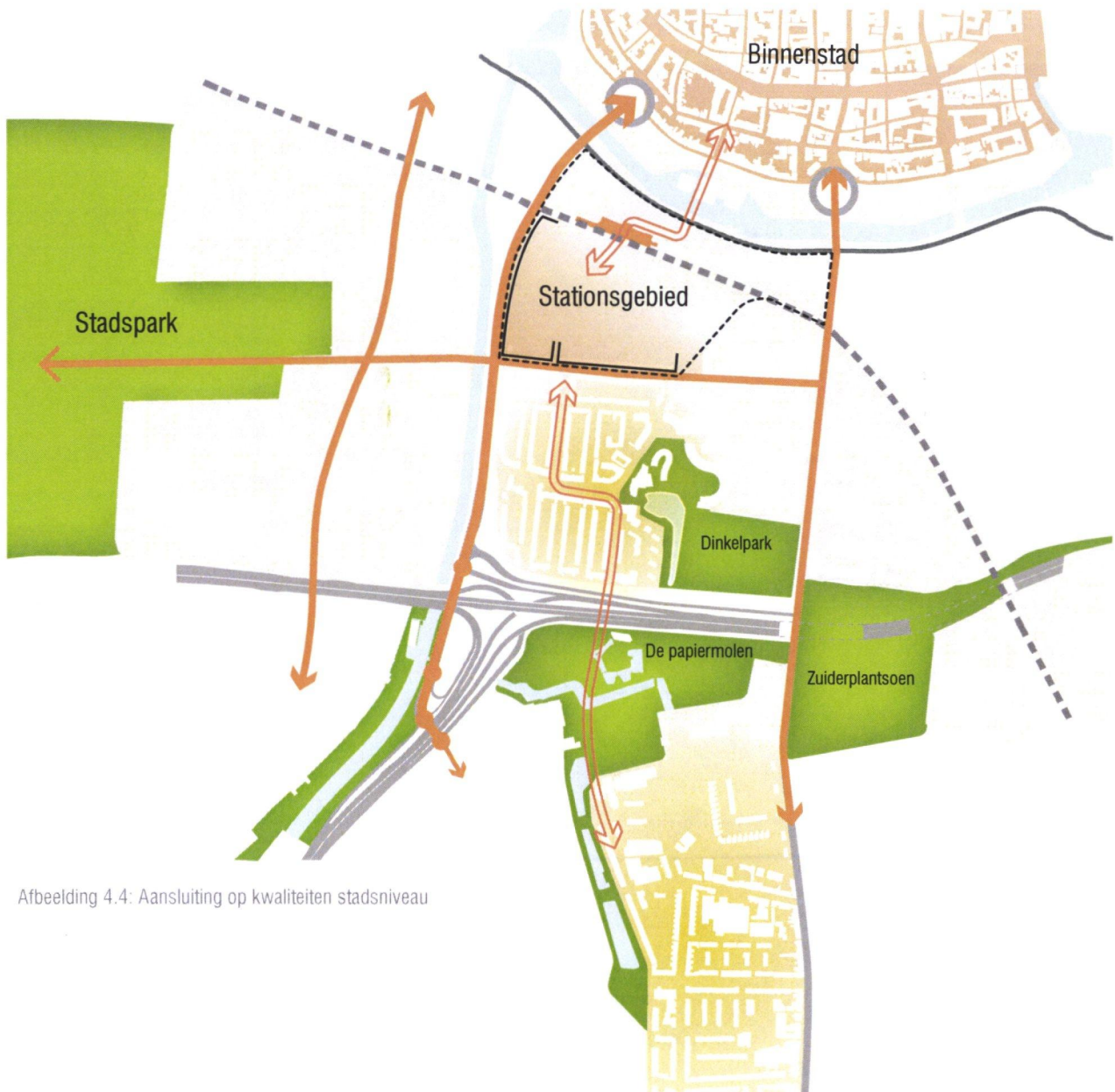


Atbeelding 4.3: Verankering aan de omgeving

## 4.4 Aansluiten op de kwaliteiten stadsniveau

Op het schaalniveau van de stad Groningen is het noodzakelijk dat het nieuwe stationsgebied een integraal en zichtbaar onderdeel van het stedelijk weefsel en de stedelijke beleving wordt.

Het stationsgebied krijgt een gezicht en een adres aan een van de belangrijkste entrees van de stad; de Hoornsediep. Het zal daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het karakter van deze stadsentree. De manier waarop de Hoornse Diep (Brailleweg, Parkwegviaduct met ventwegen en het Emmaviaduct) zelf wordt ingericht is doorslaggevend in de beleving van de stadsentree. Naast de adressering van het stationsgebied liggen er kansen om het nieuw te ontwikkelen gebied een goede ruimtelijke aansluiting te geven op de Parkweg.

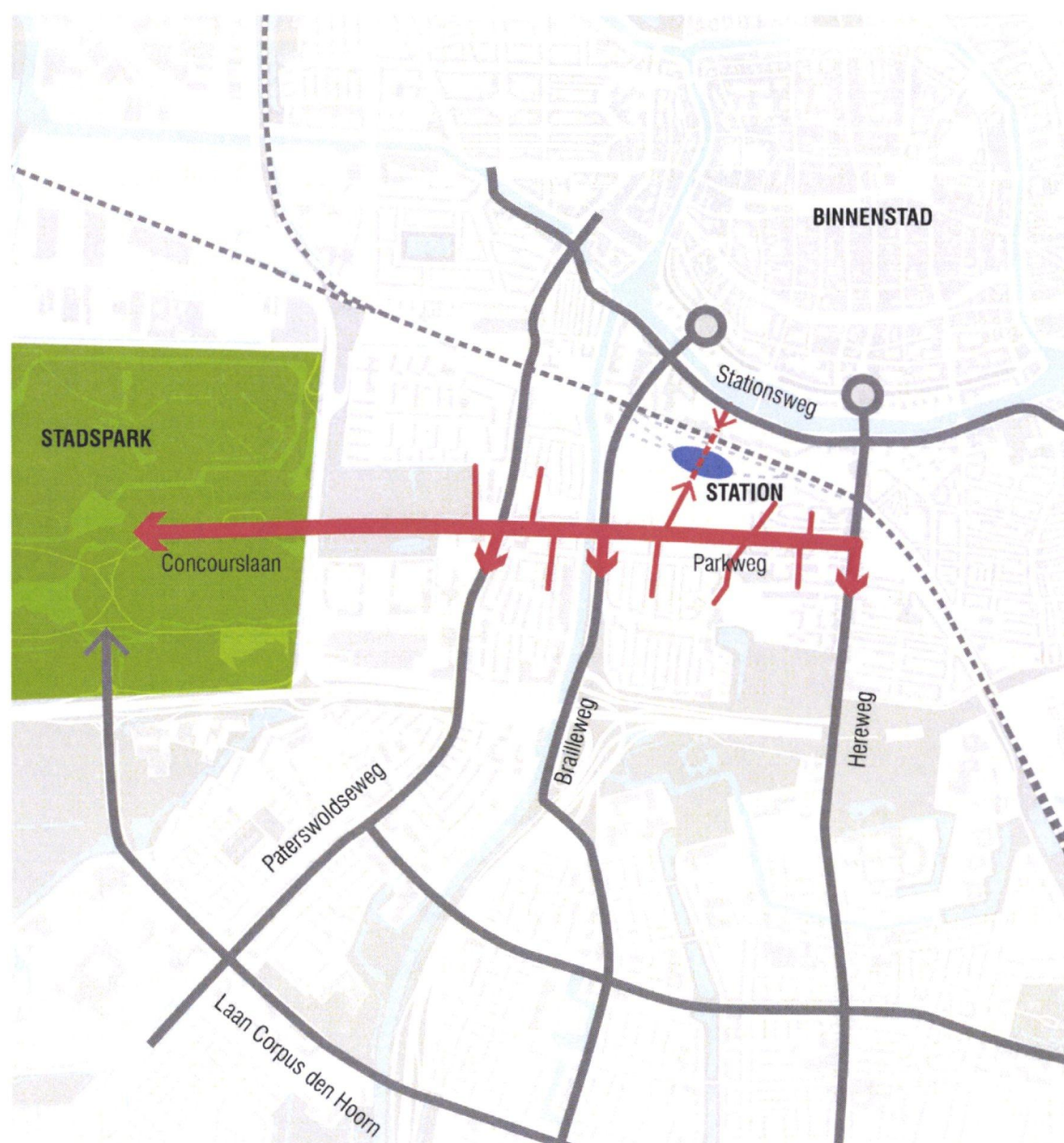


Afbeelding 4.4: Aansluiting op kwaliteiten stadsniveau



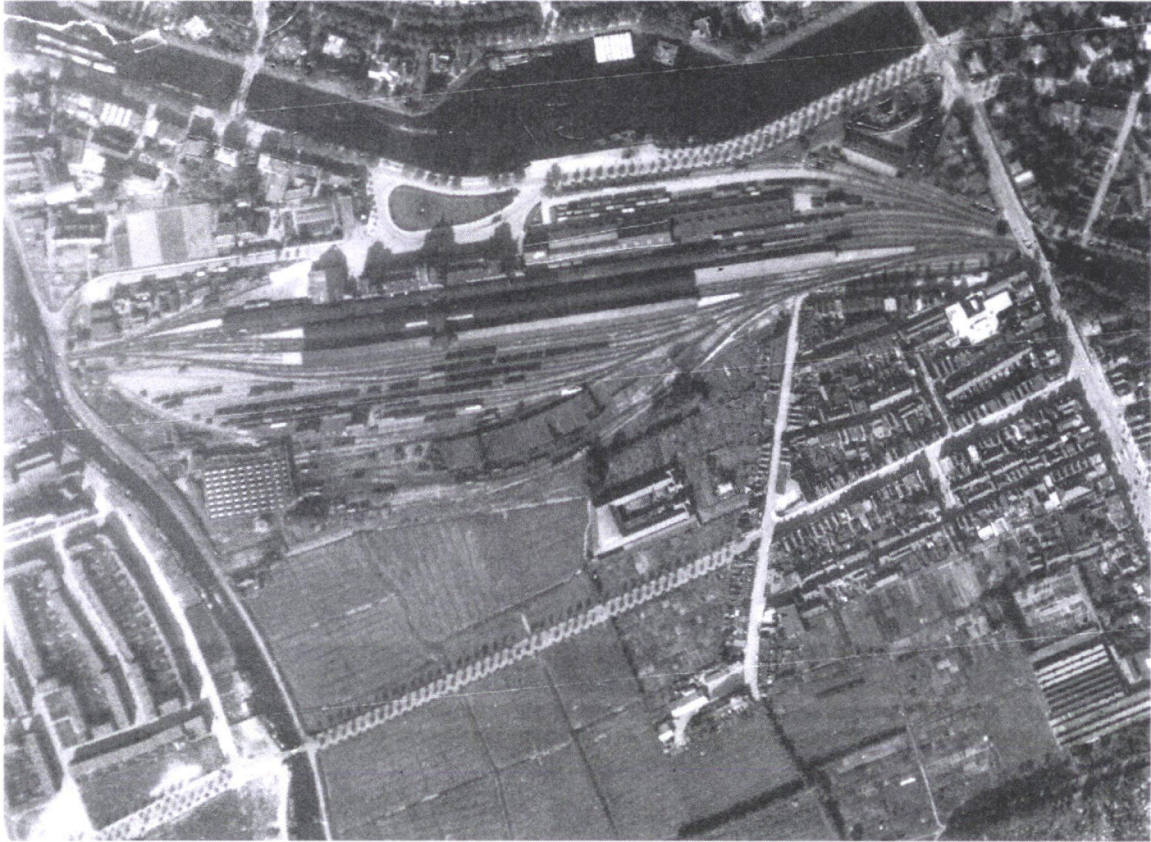
## 4.5 De Parkweg

De Parkweg is een interessante stedelijke verbinding om het nieuwe stationsgebied op te oriënteren. In de jaren '30 is de Parkweg aangelegd als verbinding tussen de Hereweg en het nieuwe stadspark. De Parkweg doorkruist de Rivierenbuurt en de Grunobuurt en eindigt in het Stadspark waar vandaan het vervolgens de Buitenhof en Hoogkerk ontsluit voor langzaam verkeer. Met haar grote lengte verbindt de Parkweg een aantal belangrijke radialen in de stad: de westelijke ringweg, de Paterswoldseweg, de Hoornse Diep en de Hereweg. De Parkweg is een belangrijke oost-west verbinding in de stad en biedt, ongeacht of het voor langzaam verkeer of gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt, een goede ontsluiting en oriëntatie voor het stationsgebied-zuid. Het nieuwe station, met haar noord en zuid entree kan worden 'opgespannen' tussen de Diepenring en de Parkweg en krijgt daarmee een goede verankering in de stad.



Afbeelding 4.5.1: De Parkweg als belangrijke stedelijke verbinding

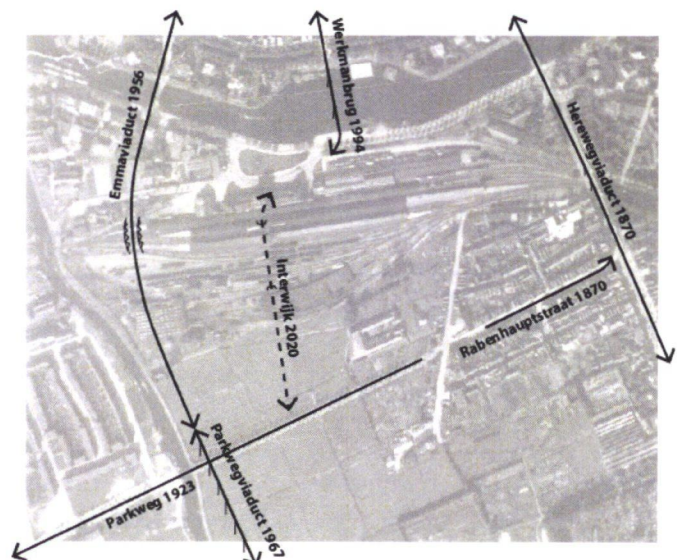




Afbeelding 4.5.2 Het stationsgebied met net aangelegde Parkweg in 1932



Afbeelding 4.5.3  
Kruising Parkweg - Parkwegviaduct, huidige situatie



Afbeelding 4.5.4 Geschiedenis wegenstructuur



# 5. UITWERKING HOOFDSTRUCTUUR

## 5.1 Keuze gebiedsontsluiting

### **Verschuivende assen**

De ideeën over het verknopen van het stationsgebied-zuid met de stad hebben in het verleden nogal uiteen gelopen. In de studie van Kees Christiaanse had het gebied vooral een oriëntatie op de OV knoop zelf met een dominante verbindings-as van het Groninger Museum naar de Achterweg die over de spoor- en businfrastructuur heen schoot. Vanaf deze structuur werd een opgetild maaiveld in het stationsgebied-zuid bereikbaar gemaakt vanuit de binnenstad en de Rivierenbuurt. Hieronder bevonden zich meerdere parkeer lagen. De ruimtelijke structuur van het stationsgebied en Rivierenbuurt werden niet op elkaar afgestemd. Door de Parkweg geheel in takt te laten bleven het twee gescheiden gebieden. Voor bus- en autoverkeer was er een aansluiting onder het Emmaviaduct die verder niet uitgewerkt is. DeZwarteHond en Movares presenteerden ongeveer tien jaar later een plan met een opvallende diagonale as vanaf het Groninger Museum over de sporen naar de kruising Parkweg – Hoornsediep. De stelling was dat de stedenbouwkundige as niet in het hart van een woonwijk maar direct op de stadsentree moest aansluiten. Deze structuur was voor al het verkeer de entree van het gebied en bood direct zicht op het station. Daarnaast werd de Parkweg behoorlijk aangepakt waardoor er aan de noordwestkant en de noordoostkant ruimte kwam voor nieuwe gebouwen en verbindingen met de buurt. Met de keuze voor een stationspassage in de as van het monumentale stationsgebouw in plaats van een passerelle over de sporen heen kwam er een extra 'knik' in de route van de binnenstad naar het zuiden. De vraag die nu voor ligt is hoe deze as vanaf de zuidelijke stationsentree aangesloten kan worden op de Rivierenbuurt en de stadsentree en de mate van aanpassing in de Parkweg die daarvoor nodig is.

## Ontwikkelingsstrategie Kees Christiaanse



Afbeelding 5.1.1 Ontwikkelingsstrategie Kees Christiaanse

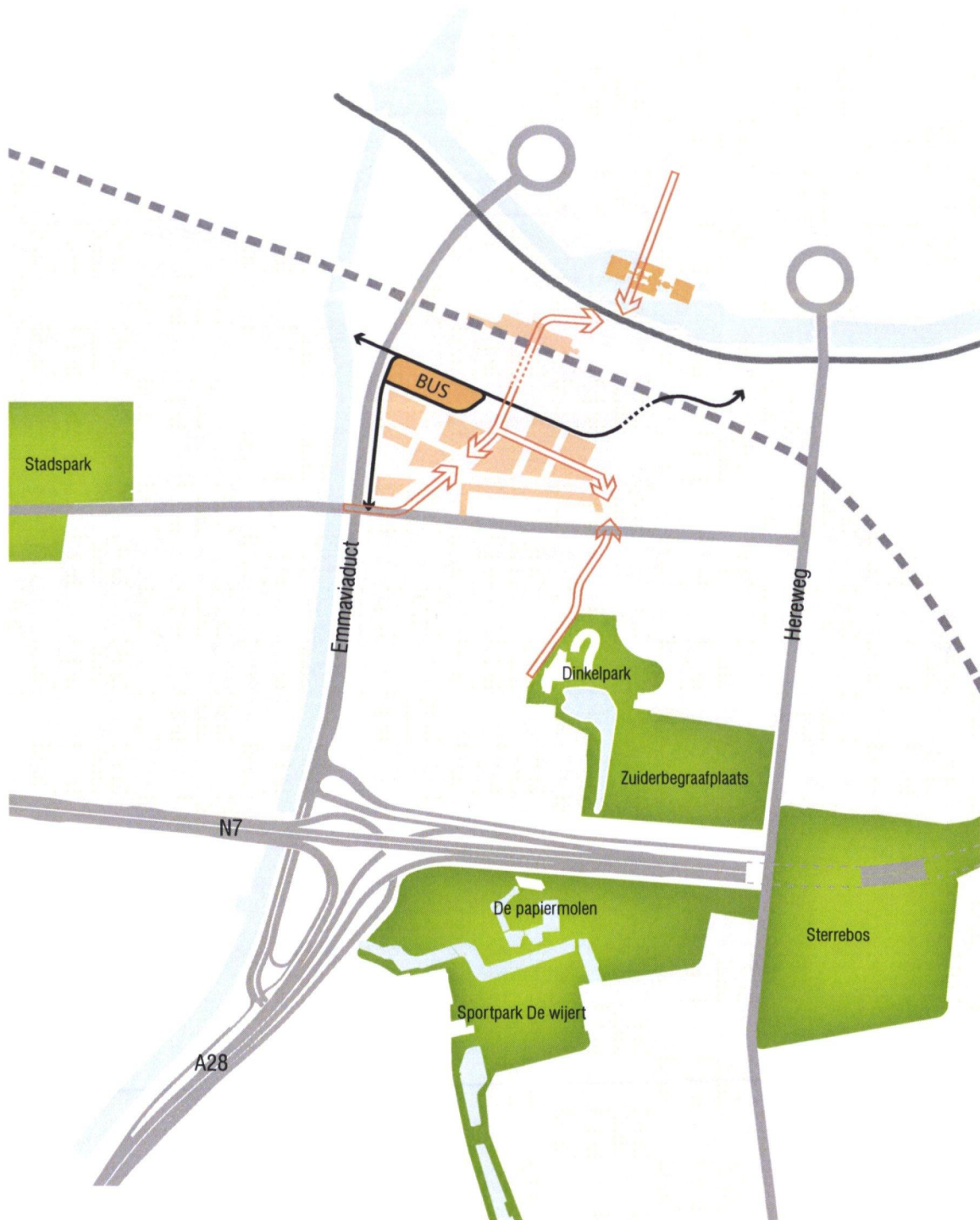


## Ontwikkelingsstrategie De Zwarte Hond



Afbeelding 5.1.3 Ontwikkelingsstrategie De Zwarte Hond

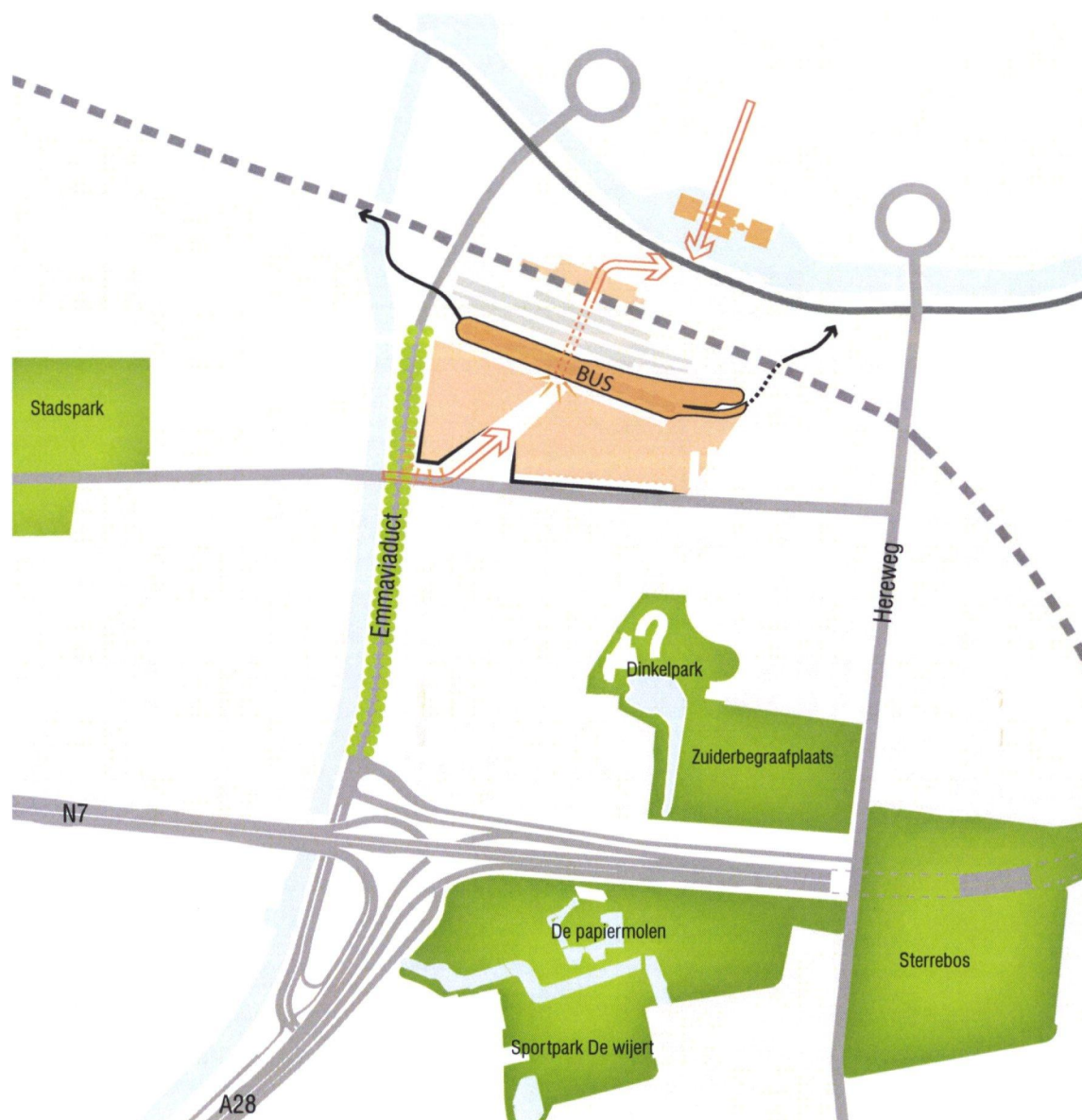
## Studie stationspassage Karres Brands



Afbeelding 5.1.3 Ontwikkelingsstrategie Karres en Brands



## OV knoop 2017 met uitgangspunten voorkeursmodel gebiedsontwikkeling 2013



Afbeelding 5.1.4 Uitgangspunten voorkeursmodel gebiedsontwikkeling 2013

In het Voorkeursalternatief (vastgesteld is in 2013) wordt het stationsgebied-zuid middels een grote doorbraak in de noordwesthoek van de Parkweg direct met de kruising met het Hoornsediëp gekoppeld aan de stedelijke structuur. Vanaf de Rijnstraat tot het Hoornsediëp opent het gebied zich. Door het Parkwegviaduct af te breken en een stedelijke boulevard te maken ligt het stationsgebied direct aan een van de belangrijkste invalswegen van de ringweg naar de binnenstad. De Parkweg wordt afgebogen richting het zuidelijke stationsplein waardoor het een 'afslag hoofdstation' wordt. Dit wordt bovendien gemarkeerd met nieuwe bebouwing op de hoek van de Parkweg. De stationsentree is zodra men vanaf het Julianaplein rechtsaf de Parkweg oprijdt meteen aan de linkerkant te zien. Via een lang gerekte plein kunnen bussen, auto's, fietsers en voetgangers tot in het hart van het gebied komen.

## Adres aan stadsboulevard niet haalbaar

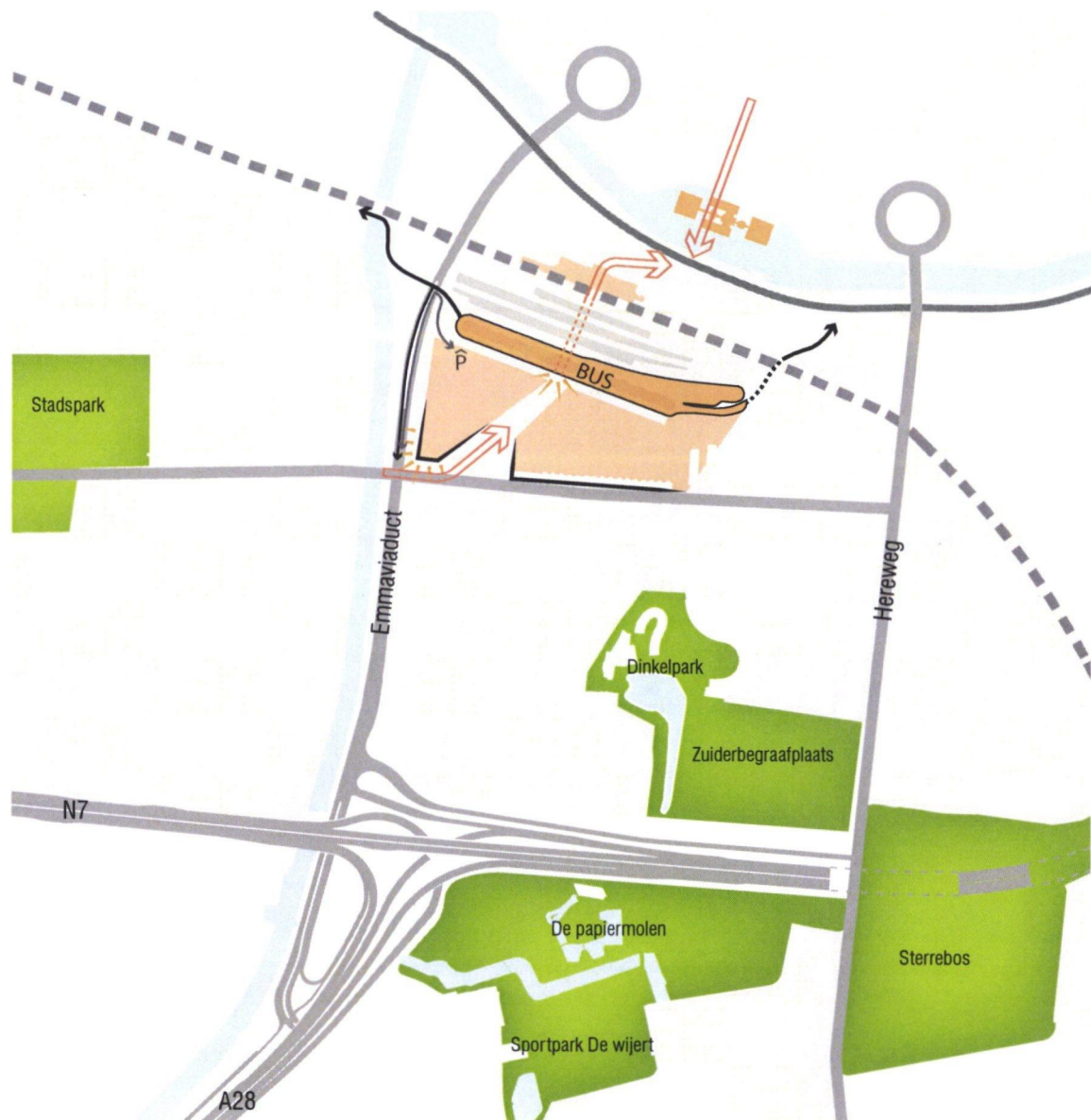


Afbeelding 5.1.5 Boulevard als stadsentree

Onderzoek naar de boulevard als stadsentree heeft uitgewezen dat de kruising met de Parkweg te druk wordt en nadelig is voor de doorstroming. Bussen kunnen hierdoor moeilijker op het busstation komen en het werpt een grote barrière op voor fietsers. De grote hoeveelheid voorsorteerstroken neemt dermate veel ruimte in dat er nauwelijks bomen geplant kunnen worden. Doordat er voor een langgerekt busperron is gekozen moeten de aansluiting voor de bussen aan de westzijde gemaakt worden in plaats van in het hart van het gebied. Hierdoor ontstaat een busbaan tussen de Parkweg en het busstation onderaan het Emmaviaduct. De gewenste representatieve zichtlocatie aan de westflank van het Stationsgebied wordt hierdoor onhaalbaar. Voor auto's en fietsers biedt de voorkeursvariant nog steeds een duidelijke route naar het station. Maar de vorm biedt te weinig kwaliteit voor het toekomstige programma dat gebaat is bij een binnenstedelijke kwaliteit. De doorbraak in de Parkweg zorgt voor ruimte voor herkenbare bebouwing, maar de maat van het stationsplein biedt te weinig intimiteit en sluit onvoldoende aan op de structuur en sfeer van de Rivierenbuurt.



## Emmaviaduct hoofdontsluiting bus en auto



Afbeelding 5.1.6 Hoofdontsluiting van bus en auto

Door de hoofdontsluiting van het gebied voor zowel bussen als auto's direct te koppelen aan het Parkweg viaduct kan de kruising met de Parkweg ongelijkvloers blijven en wordt de bereikbaarheid van het gebied verbeterd. Het verwijderen van de noordelijke op- en afrit onderbreekt de route Ring west - Paterswoldseweg – binnenstad en ontlast de Parkweg voor fietsers. Er ontstaat ruimte om in de middenberm van het viaduct een 'insnijding' te maken waardoor bussen en auto's in de noordwesthoek respectievelijk het busstation en stationsgebied binnen kunnen rijden. De ambitie om een representatieve zichtlokatie te maken kan hierdoor ingevuld worden. De fietsroute vanaf de Parkweg over het Emmaviaduct naar de binnenstad blijft bestaan. De doorbraak in de Parkweg zorgt voor een goede zichtbaarheid van de nieuwe stationsentree, maar is overmaats voor alleen de fiets- en voetgangersstromen.

## Insnijding Emmaviaduct

Er is gekozen voor nieuwe op- en afritten vanaf het bestaande Emmaviaduct in het midden van het viaduct te maken. Bussen vanuit het zuiden en het bestemmingsverkeer voor het stationsgebied passeren de Rivierenbuurt op het Emmaviaduct en krijgen na de kruising met de Parkweg een directe toegang tot de locatie. Voor de huidige oprit van de Parkweg naar de spoorbrug zijn in dit model twee mogelijkheden. De oprit blijft bestaan in de vorm van een brede stoep langs de nieuwe bebouwing; het verkeer kan dan voor het spoorviaduct op de hoofdrijbaan invoegen of deze oprit komt te vervallen en wordt vervangen door een ontsluitingsweg op maaiveld.

## Afweging ruimtelijke kwaliteit

### Kwaliteit van de stadsentree

De stadsentree behoudt tot net voorbij de kruising met de Parkweg haar huidige verschijningsvorm; een betonnen viaduct dat efficiënt toegang tot de stad biedt. Doorgaand verkeer naar het centrum en bestemmingsverkeer voor het stationsgebied rijden op het viaduct. Na de kruising met de Parkweg daalt het bestemmingsverkeer (bus en auto) voor het stationsgebied in de middenberm naar beneden. Met deze insnijding wordt de ontwikkeling van het stationsgebied minder gehinderd dan in de 'omklap variant'. De nieuwe bebouwing kan langs een lokale ontsluiting ontwikkeld worden.

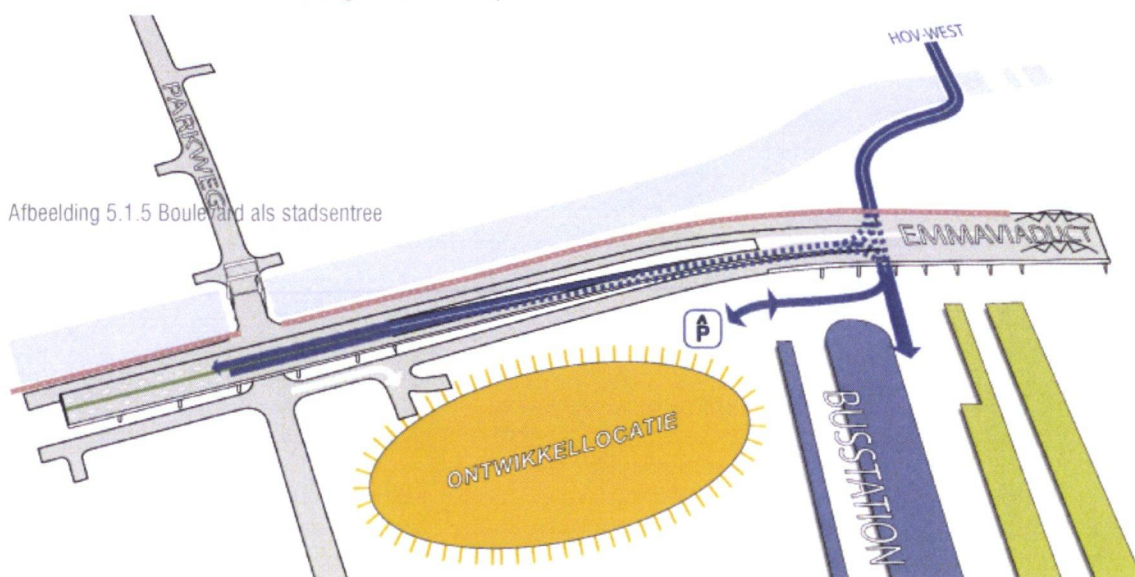
### Verankering Stationsgebied aan Hoornsediep en Parkweg

Het insnijden van de hellingbanen in het Emmaviaduct biedt de mogelijkheid om de ontwikkeling van het stationsgebied meer aan de weg te leggen. De nieuwe bebouwing zou zelfs vanaf de huidige hellingbaan tussen de Parkweg en het spoorwegviaduct (het verlengde Hoornsediep) ontsloten kunnen worden. Hiermee komt de nieuwbouw aan een route in de stad te liggen.

De bebouwingwand langs de noordzijde van de Parkweg maakt het onmogelijk om het stationsgebied vanuit het zuiden te zien of te ontsluiten.

### Flexibiliteit / faseerbaarheid ontwikkeling Stationsgebied

Het stationsgebied wordt bereikbaar gemaakt door het insnijden van de hellingbanen. Het busstation is na deze ingreep bereikbaar vanaf het Emmaviaduct. De ontwikkeling van de cityhub kan gebruik maken van deze toegang of ontsloten worden vanaf het 'verlengde Hoornsediep'.





### Ruimtelijke kwaliteit van Cityhub

De insnijding van de hellingbaan in het Emmaviaduct biedt de mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardig front van de cityhub aan de stadsentree te ontwikkelen. Aan het 'verlengde Hoornsdiep' ontstaat een goed bereikbaar adres voor bedrijven en woningen.

### Ruimtelijke kwaliteit Rivierenbuurt

Het Emmaviaduct blijft een visuele barrière tussen de Rivierenbuurt en het kanaal. De situatie verbetert niet. Aangezien het doorgaande- en het bestemmingsverkeer voor het stationsgebied op het Emmaviaduct blijft, verslechtert de situatie langs het Hoornsdiep ook niet.

### Oversteekbaarheid Rivierenbuurt

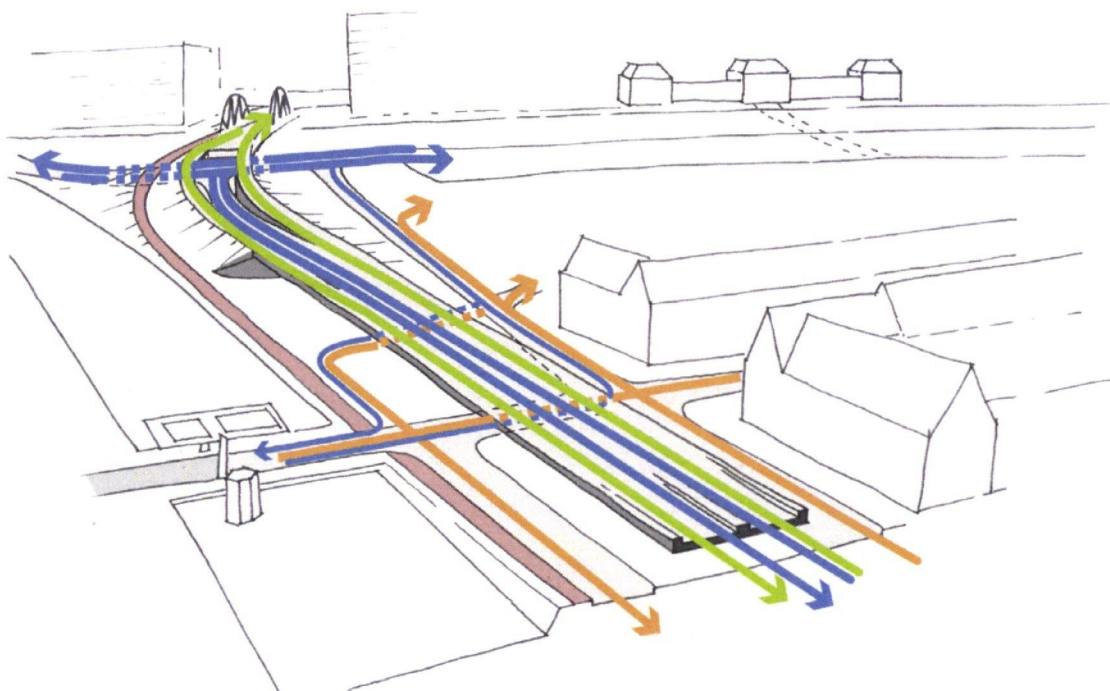
De oversteekbaarheid van de Rivierenbuurt naar het kanaal en de Grunobuurt is vergelijkbaar met de uitgangssituatie (Aanpak Ring Zuid).

### Milieukonsequenties

Aangezien het verkeer (auto en bus) op het viaduct blijft rijden zal de geluidsbelasting op de woningen en de luchtkwaliteit langs het Hoornsdiep niet veranderen ten opzichte van de uitgangssituatie (Aanpak Ring Zuid). Ter plaatse van het Stationsgebied heeft het insnijden van de afrit wel degelijk positieve effecten op de geluidbelasting op de nieuwe bebouwing. De inrit voor het bestemmingsverkeer (bussen en auto's) voor het stationsgebied ligt verder af van de bebouwing en de wanden van de insnijding hebben een afscherpende werking voor het geluid.

### Investering

Het insnijden van de op- en afritten in het Emmaviaduct vraagt een aanzienlijke investering. Het is aannemelijk om er van uit te gaan dat het viaduct tussen de kruising met de Parkweg en de spoorbrug vervangen moet worden.

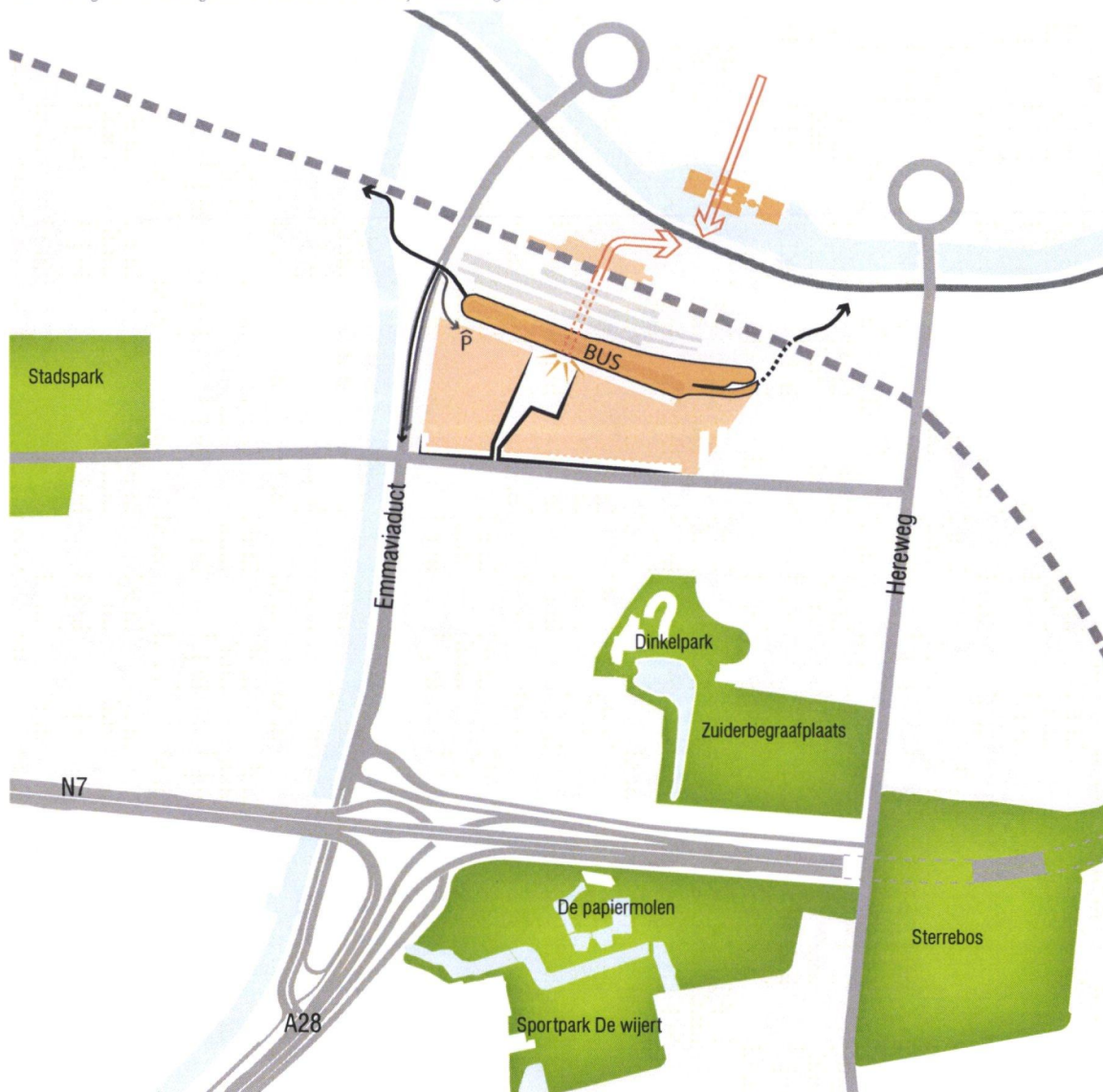


Afbeelding 5.1.8 Schematische overzicht toe- en afritten



### Zonder doorbraak geïsoleerde ligging

Afbeelding 5.1.9 Huidige entree naar het zuidelijk stationsgebied



Afbeelding 5.1.10 Spaarnestraat als verbinding naar het stationsgebied is onvoldoende

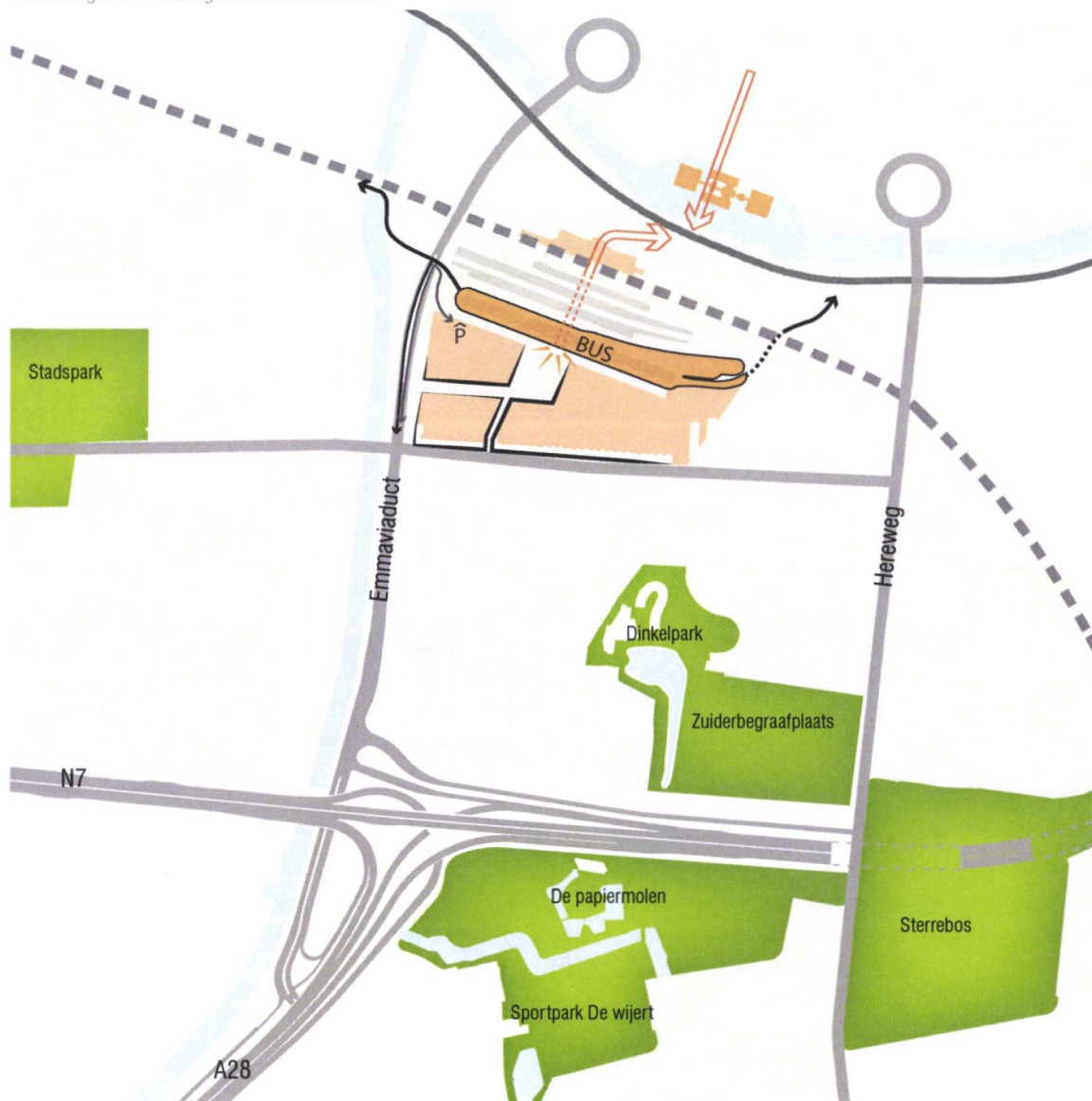
Met de verbouwing van het viaduct is de toegang voor bussen en auto's geregeld zonder dat de Rivierenbuurt hier overlast van ondervindt. De meeste reizigers en bezoekers van het gebied zullen echter te voet of per fiets naar het gebied komen. Als de Parkweg als gesloten wand blijft bestaan behoudt het stationsgebied-zuid haar geïsoleerde karakter. De Spaarnestraat is voor duizenden reizigers per dag dan de enige directe toegang tot het nieuwe stationsplein. Deze krappe straat is hier echter nooit voor gemaakt en is onherkenbaar als entree van een van de belangrijkste plekken in de stad. Vanaf de Parkweg zijn er geen aanwijzingen dat Groningen ook een zuidelijke stationsentree en een directe verbinding met de binnenstad heeft. Omgekeerd zullen bezoekers van de stad moeten zoeken naar 'de uitgang' van het stationsgebied. Het stationsplein krijgt een sterk introvert karakter dat vooral een oriëntatie op de OV Knoop heeft. Dit doet de potentie van het gebied geen recht en biedt onvoldoende ontwikkelperspectief. De meest bereikbare plek van Noord Nederland moet ook goed op haar directe omgeving aangesloten worden. De Rivierenbuurt profiteert anders in onvoldoende mate van de investeringen in het gebied doordat de scheiding tussen de delen van de buurt blijft bestaan.





### Een onlogische route

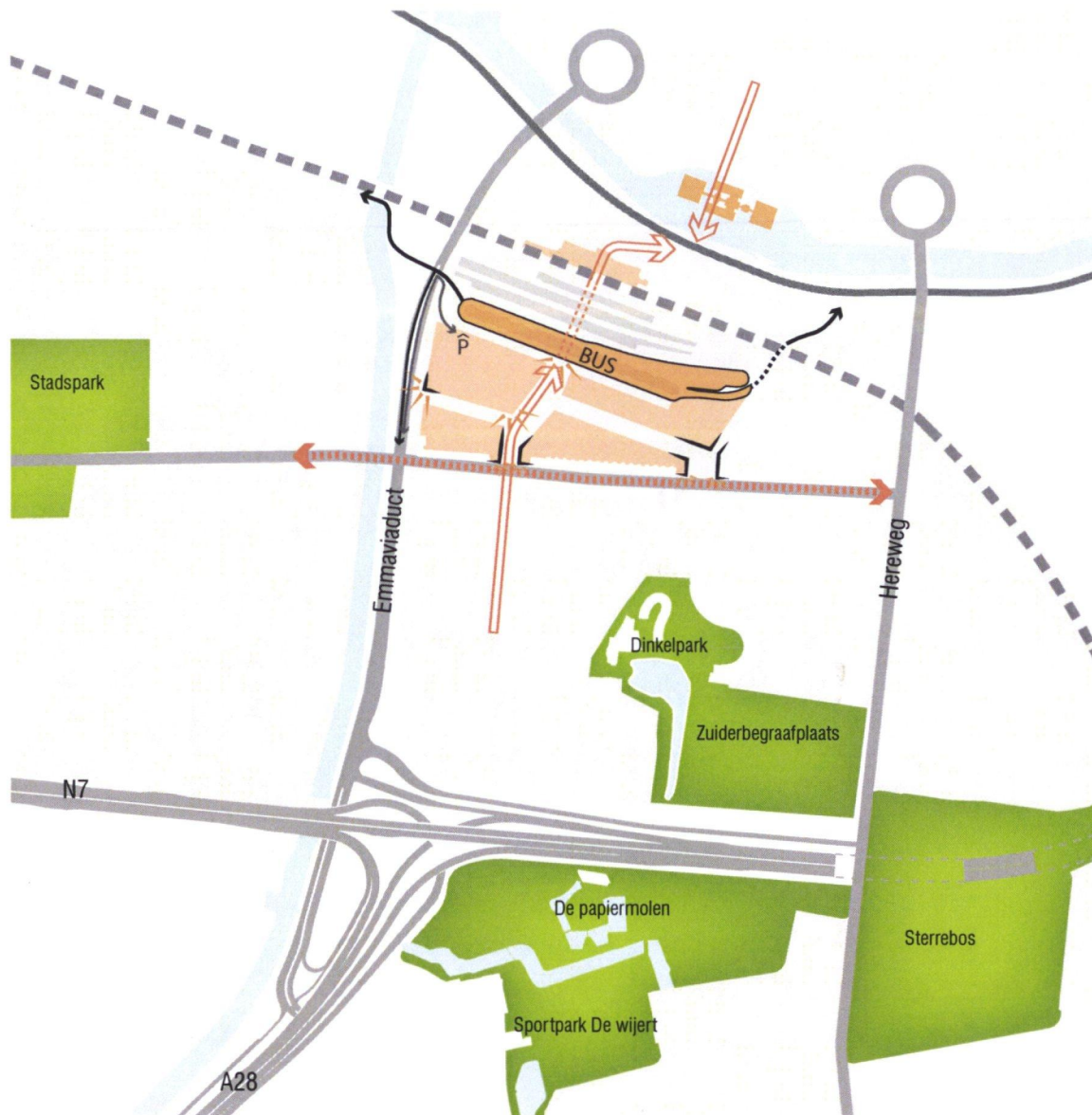
Afbeelding 5.1.11 Huidige situatie Zaanstraat



Afbeelding 5.1.12 Zaanstraat is een onlogische route naar het stationsgebied

Technisch gezien zou niet de Parkweg maar het Emmaviaduct kunnen worden gekozen als hoofdontsluiting van het stationsplein. Het gebied wordt dan met een nieuwe straat haaks vanaf het viaduct benaderd. De bezoeker van het gebied rijdt dan eerst het Emmaviaduct op om vervolgens direct weer rechtsaf naar beneden richting het stationsplein te rijden. Doordat deze route geen onderdeel uitmaakt van de hoofdstructuur van de wijk is deze zeer onlogisch. In omgekeerde richting vanaf de stationsentree is de route niet zichtbaar. De bezoeker van de stad loopt of fietst op een viaduct af waardoor oriëntatie richting de zuidelijke stadswijken niet goed mogelijk is. De Parkweg is wel onderdeel van de hoofdstructuur en past door haar karakter zeer goed bij voet- en fietsverkeer. De Parkweg verbindt als 'tangent' alle 'radialen' van de stad richting het zuiden met elkaar; Hereweg, Hoornsdiep en Paterswoldseweg. Langs deze routes kunnen alle zuidelijke stadswijken op een logische manier bereikt worden.

## Herkenbare aansluiting op de Parkweg



Afbeelding 5.1.13 Een nieuwe doorbraak is nodig voor een herkenbare aansluiting

Met minimale sloop aan de Parkweg is een herkenbare entree van het stationsgebied-zuid mogelijk. Door de hoek van de Parkweg ten oosten van de Spaarstraat te slopen ontstaat er voldoende ruimte om zowel het profiel van de Rijnstraat door te trekken als nieuwe hoekgebouwen te maken die de entree van het stationsgebied markeren. Dit is nodig omdat zo zichtbaar wordt dat de rivierenbuurt ten noorden van de Parkweg een bovenwijkse -zelfs regionale- functie heeft terwijl de rest van de wijk hoofdzakelijk een woonfunctie met wijkvoorzieningen heeft. Vanaf de Parkweg ontstaat er een directe zichtlijn naar het stationsplein en de stationsentree. In omgekeerde richting kan de bezoeker van de stad de kruising met de Parkweg direct zien vanaf het stationsplein. De vooroorlogse woningbouw verraad daardoor meteen de route naar de Rivierenbuurt en zuidelijke stadswijken. Dit zorgt ook voor een herkenbare interwijkverbinding. Via de Parkweg, die als woonstraat zeer geschikt te maken is voor fietsers, kunnen de Hereweg, Hoornsediep en Paterswoldseweg in een rechte lijn bereikt worden. Een herinrichting van de Parkweg zal extra bijdragen aan de vindbaarheid van het station en verankering van het stationsgebied in de stad.



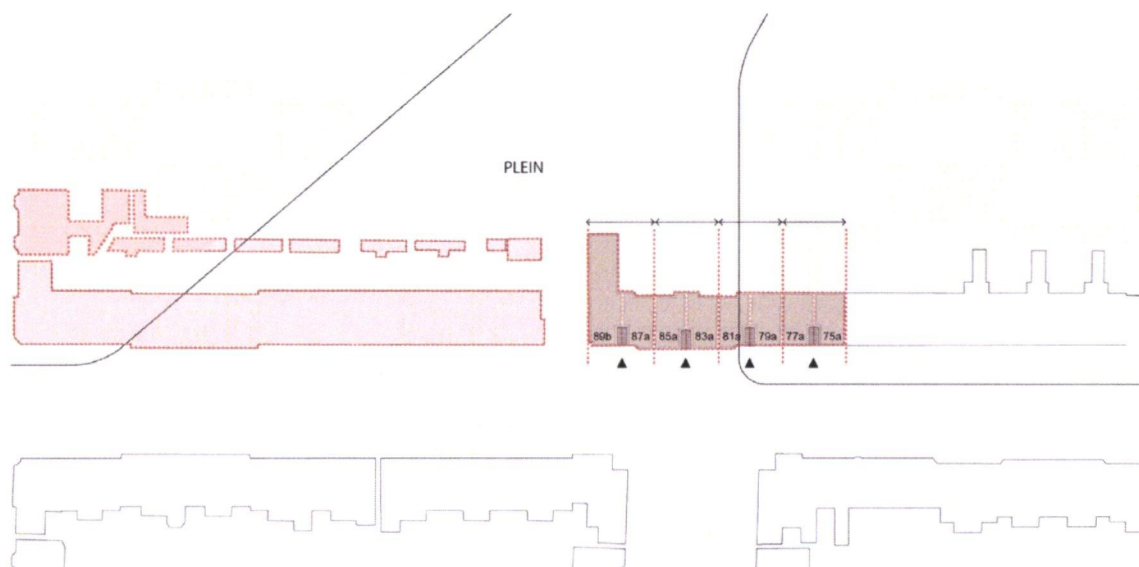
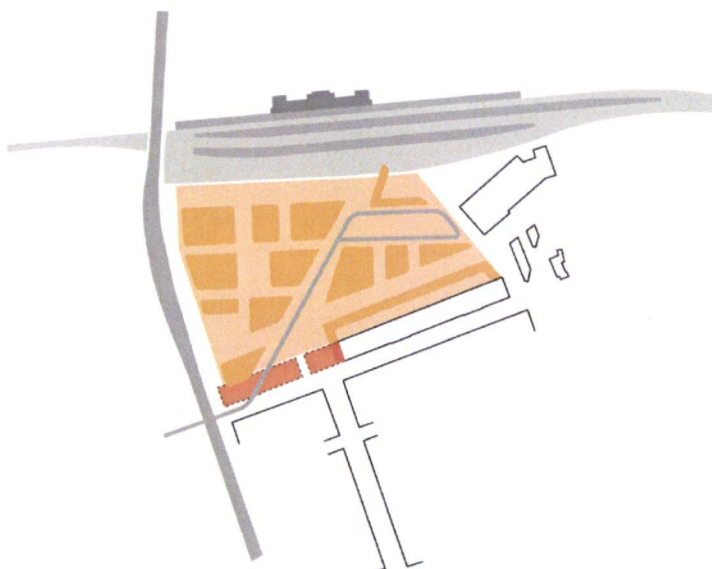
## 5.2 De Stationsentree

### De zuidelijke stationsentree

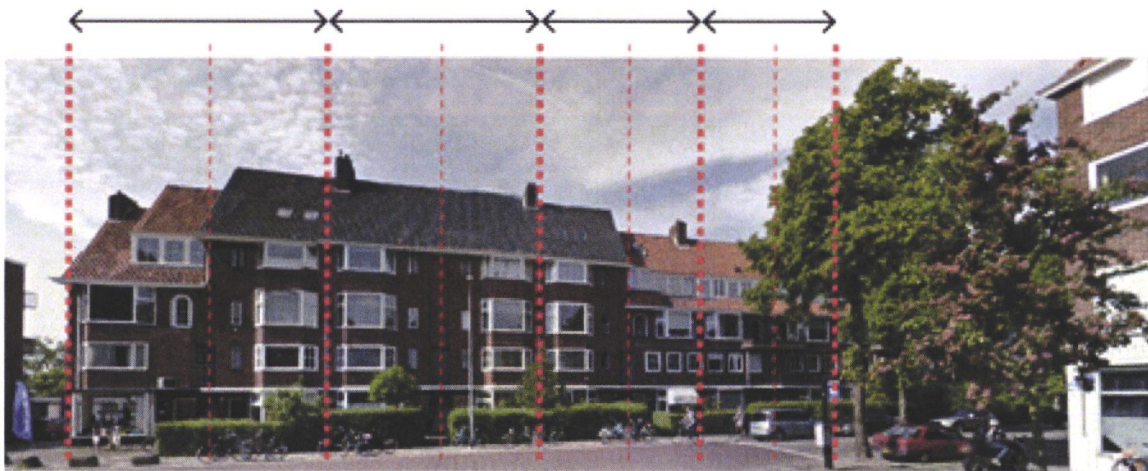
Om de gewenste verbinding tussen de rivierenbuurt en het stationsgebied te maken, is het slopen van panden aan de parkweg onontkomelijk. Het aantal dat gesloopt moet te worden ligt op 10 panden (Parkweg 71a-89b). Dit aantal is al aanzienlijk minder dan de vijftientig panden dat in de vastgestelde ontwikkelingsstrategie van de Zwarte Hond is voorgesteld. De reden dat toch nog tien panden plaats moet maken voor de Zuidentree, is dat deze entree in het verlengde van de Rijnstraat moet komen te liggen en het mogelijk maken van nieuwe hoekgebouwen die de entree van het stationsgebied markeren. Deze hoekgebouwen hebben een bepaalde maat nodig om goede woningplattegronden te maken en flexibiliteit in programma te kunnen faciliteren. De volgende pagina's laten stap voor stap zien wat de redenatie is bij het te slopen gebouw.

Te slopen panden Parkweg bij  
Vastgestelde ontwikkelstrategie van  
De Zwarte Hond.

### 60 woningen

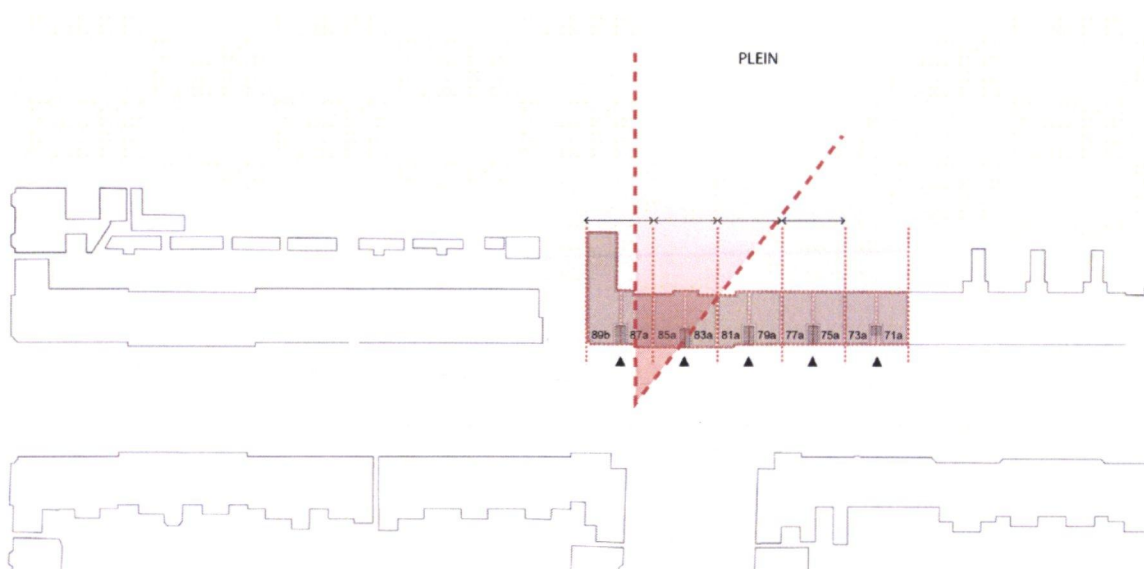
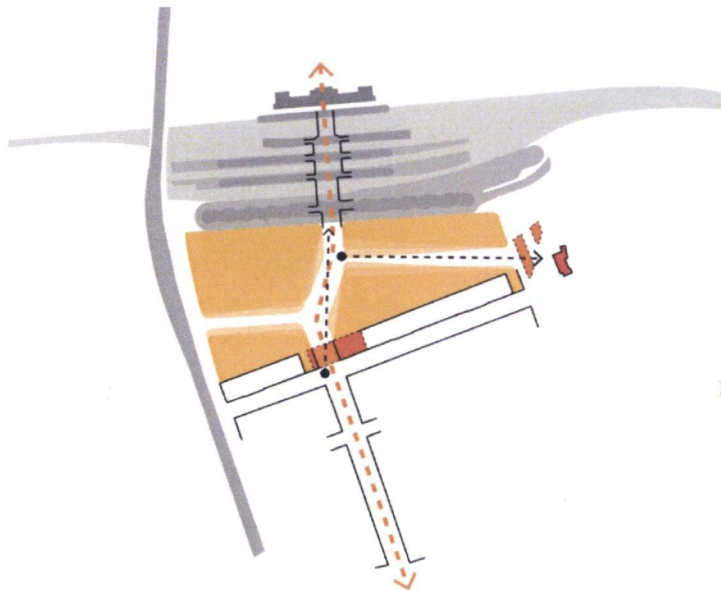


Afbeelding 5.2.1 en 5.2.2 benodigde te slopen woningen bij ontwikkelstrategie De Zwarte Hond



Ontwikkelstrategie West 8  
Te slopen

**23 woningen**



Afbeelding 5.2.3, 5.2.4 en 5.2.5 benodigde te slopen woningen bij ontwikkelstrategie West 8



## Onderbouwing sloop voor doorbraak Parkweg



Abbeelding 5.2.6 De komst van het nieuwe Zuidentree station Groningen.

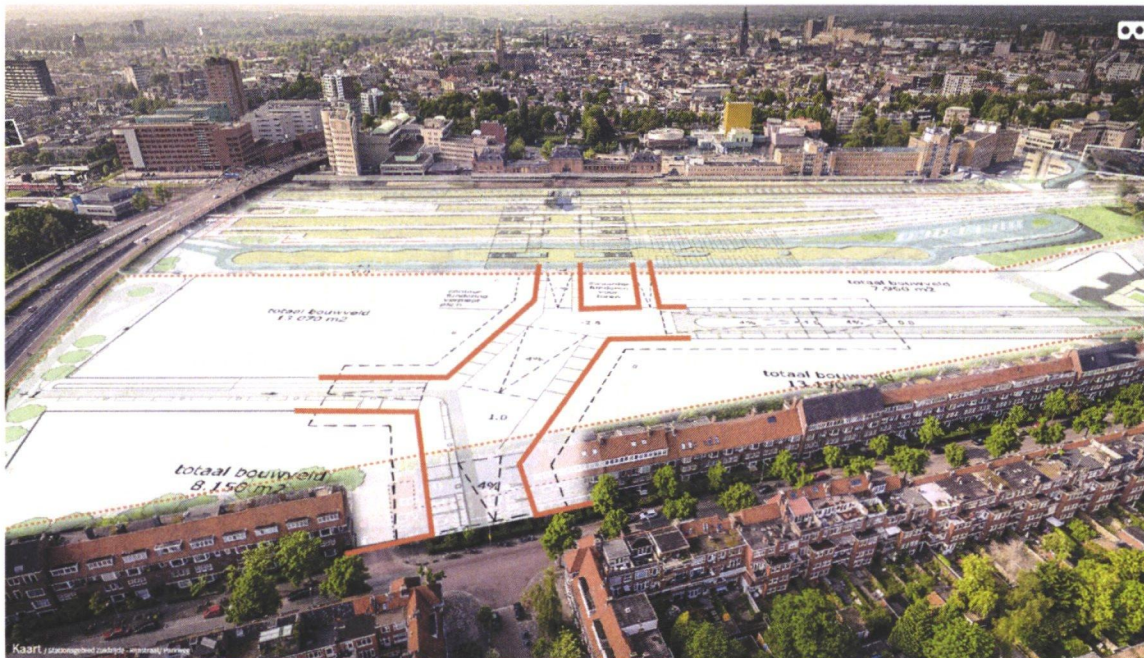


Abbeelding 5.2.7 Maar die sluit voor alsnog aan op een geïsoleerd ontwikkelsgebied.





Afbeelding 5.2.8 De wens voor een goede verbinding met de Parkweg voor zichtbaarheid stationsentree en aanhechting met Rivierenbuurt.



Afbeelding 5.2.9 Het voorstel om de Rijnstraat door te zetten tot aan de stationsentree.



## Onderbouwing sloop voor doorbraak Parkweg



Afbeelding 5.2.10 Maar het huidige hoekblok Spaarnestraat vormt een belemmering en dient gesloopt te worden.

### Zicht op de Groningse landmarks

De nieuwe entree van het station levert niet alleen een goede verbinding op van de zuidelijke stadswijken met het centrum, maar is ook belangrijk voor de oriëntatie voor de reizigers die gebruik maken van het station en passanten die via de spoortunnel de binnenstad willen bereiken. De zichtbaarheid van de stationsentree en het zicht op de OV perrons zijn belangrijke kwaliteiten die deze nieuwe doorbraak in de Parkweg opleverd. Deze opening naar het station toe fungeerd dan ook als venster op de binnenstad, met een compositie van de OV perrons, het stationsgebouw, Groninger Museum en Martinitoren die het nieuwe decor van de nieuwe stadsentree vormen.

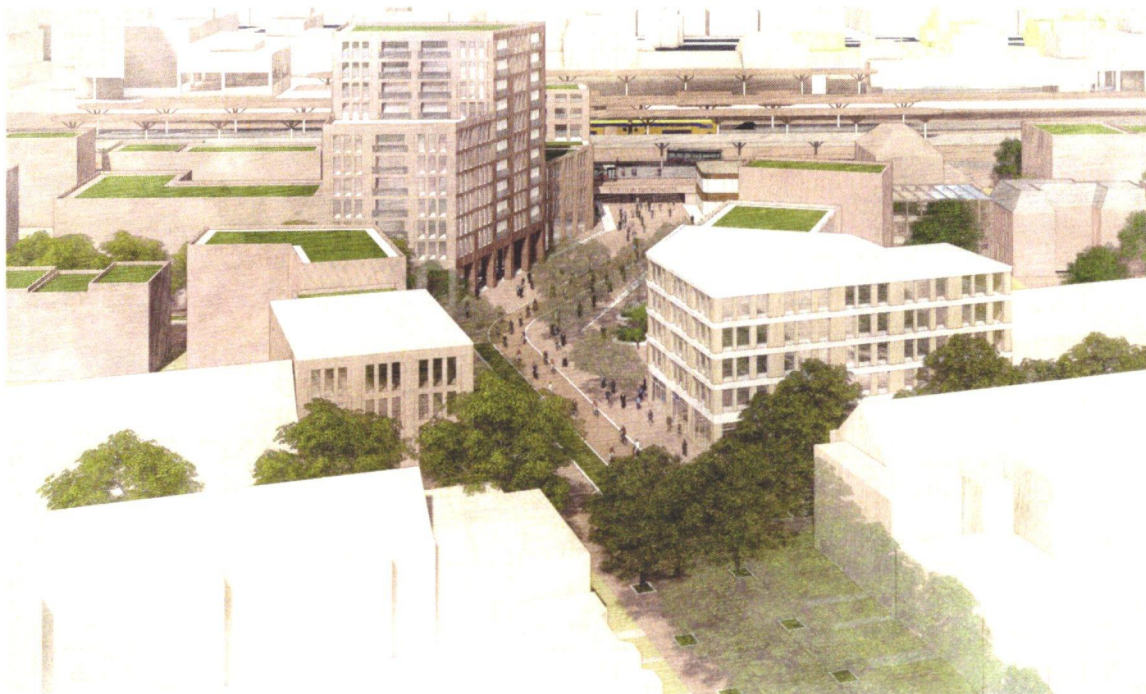


Afbeelding 5.2.11 De stationsentree als venster op de Groningse iconen





Afbeelding 5.2.12 Impressie stationsentree

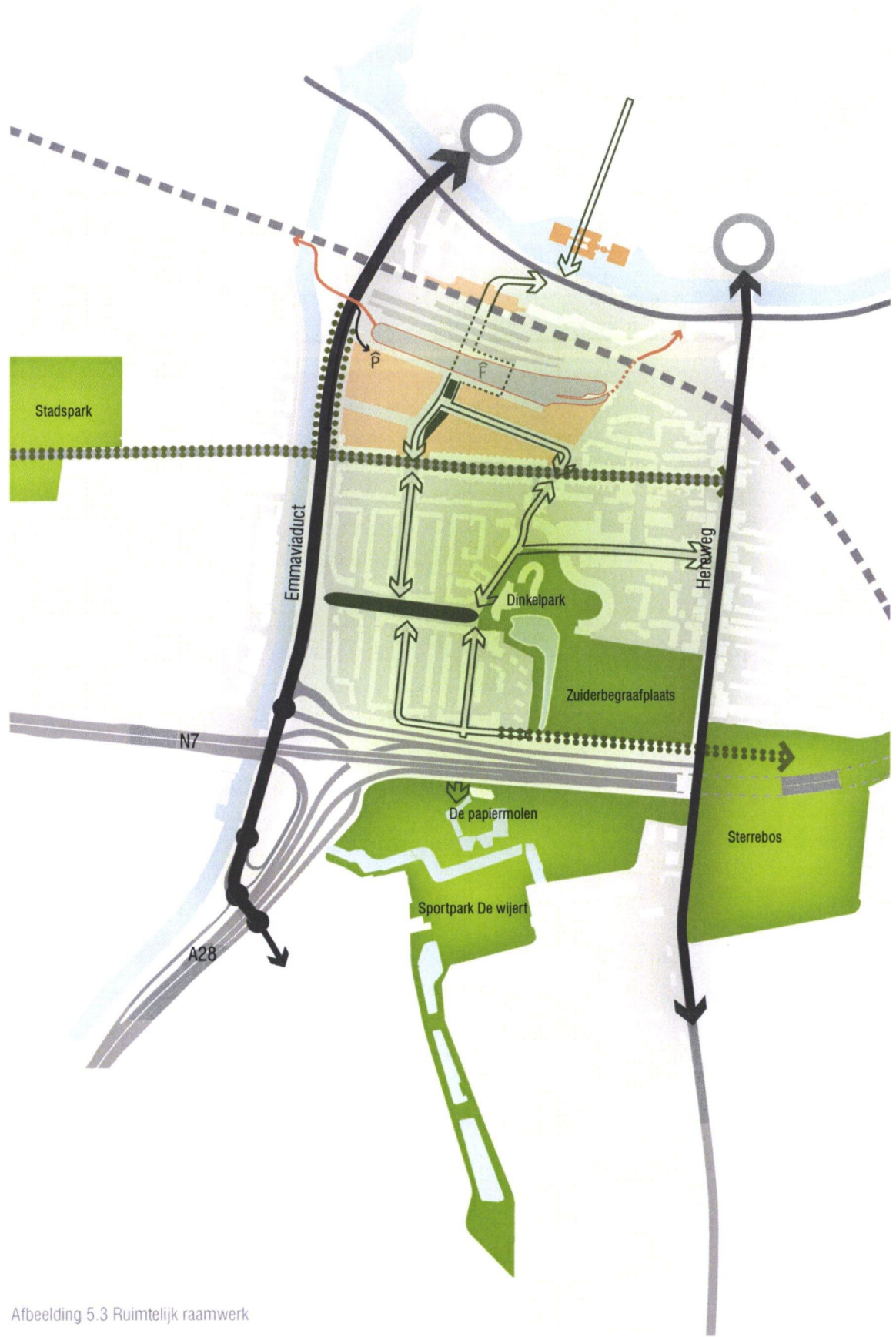


Afbeelding 5.2.13 Impressie stationsentree gezien vanuit de Rijnstraat

### 5.3 Ruimtelijke raamwerk

Om de buurt te laten profiteren van de investeringen in de stationsomgeving zijn er enkele aanpassingen in de Rivierenbuurt gewenst die dit mogelijk maken. De Parkweg speelt hierin een cruciale rol als 'verdeler' van het verkeer naar de omgeving. Door de noordelijke parkeerstroken uit de Parkweg te halen en achter de woningen te plaatsen ontstaat er ruimte voor bredere trottoirs en meer bomen. De Parkweg kan zo weer een echte 'Parkweg' worden wat benadrukt dat het Stadspark op slecht 800m van het stationsgebied ligt. Dit is ook van belang voor een goede route naar de evenementenlocatie op de drafbaan. In de toekomst zijn daarvoor ook aanpassingen aan het profiel ten westen van het viaduct gewenst. Doordat het Stationsgebied direct aansluit op de Rijnstraat en Merwedestraat is het kansrijk om de omgeving van de Rivierenhof dat centraal in de wijk ligt opnieuw in te richten. De hier aanwezige commerciële ruimte en plantsoen functioneren nu niet optimaal. De nabijheid van het station kan hier verandering in brengen en zorgen voor een levendig en aantrekkelijk hart van de buurt. De onlangs vernieuwde Vechtstraat laat zien hoe succesvol dit kan uitpakken voor de vastgoedwaarde. De aansluiting tussen de Rivierenhof en het Dinkelpark kan verbeterd worden maar ook de route naar het toekomstige Zuiderplantsoen. De verbinding met het groen in de wijk en omliggende parken is dan optimaal. Omgekeerd moeten het nieuwe stationsplein ook voor de bewoners van de Rivierenbuurt een plek worden om elkaar te kunnen ontmoeten. Naast een goede aansluiting van de straten is hiervoor is een groene inrichting met verblijfsmogelijkheden vereist.





Afbeelding 5.3 Ruimtelijk raamwerk

## 5.4 Aansluiten op de kwaliteiten wijkniveau

Op stadsdeelniveau is het van belang dat het stationsgebied en de cityhub een goede ruimtelijke verbinding krijgen met de stad en de Rivierenbuurt. De gesloten bebouingswand langs de Parkweg isoleert het stationsgebied van de Rivierenbuurt en resulteert in een ruimtelijke oriëntatie richting het Emmaviaduct. Het is echter ook denkbaar om het stationsplein als hoogwaardige openbare ruimte door te trekken naar het zuiden, richting de Rijnstraat, en een uitnodigende entree vanaf de Parkweg te creëren. Het realiseren van een duidelijke fysieke relatie tussen het station en de Rivierenbuurt kan een impuls geven aan de buurt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het effect van de Werkmanburg heeft gehad op de buurt rondom de Ubbo Emmiusstraat en de Folkingestraat.



Afbeelding 5.4.1 Aansluiten bij kwaliteiten wijk



## 6. KANSEN VOOR DE OMGEVING

### 6.1 Wensen buurt

Vanaf het begin van de planontwikkeling voor het stationsgebied zijn de bewoners van de Rivierenbuurt actief betrokken. Op 5 oktober 2016 is door een vijftal bewoners van de Rivierenbuurt, in samenwerking met de gemeente Groningen een avond georganiseerd waar buurtbewoners naar hun mening werd gevraagd over de kaders van de invulling van het stationsgebied. De resultaten zijn weergegeven in het document “Buurtraadpleging Rivierenbuurt”. Onder het motto: “Laten we Groningen samen nog wat mooier maken” geeft het document wensen en ideeën weer van omwonenden over de invulling van de (zuidzijde) van het stationsgebied. Ondanks een aantal zorgen over de invulling en de bouwplaats van de komende jaren zien de omwonenden ook kansen om van het nu desolate gebied in de toekomst een visitekaartje van de stad te maken, met ruimte voor de wensen van de huidige omwonenden en gebruikers van het gebied.

De buurtraadpleging heeft waardevolle ideeën en kaders opgeleverd. Het grootste deel van de suggesties van de bewoners zijn overgenomen in onze ambities voor het gebied ( zie ook hoofdstuk 2), zoals geen nieuwe busroutes door de Rivierenbuurt te laten lopen en het stationsgebied-zuid autoluw in te richten. De volgende paragrafen beschrijven op welke wijze de huidige plannen en visie voor het stationsgebied ook kansen kunnen bieden voor de Rivierenbuurt.

## 6.2 Kansen buurt

Door de toekomstige ontwikkelingen aan het Zuidelijk stationsgebied zullen er ook kansen ontstaan voor de Rivierenbuurt. Het realiseren van een duidelijke fysieke relatie tussen het station en Rivierenbuurt kan een impuls geven aan de buurt. Daarbij zijn twee projecten van belang. Als eerste de herinrichting van de Parkweg en ten tweede de herinrichting van de Rivierenhof. In de volgende paragrafen komen een aantal voorbeelden van ontwerpogaves die de Rivierenbuurt een kwaliteitsimpuls kunnen geven.



Afbeelding 6.2 Kansenkaart Stations- en Rivierenbuurt

1. Hoofdontsluiting busperron en parkeergarage
2. Spoortunnel, perrons OV en fietsenstalling
3. Zuidelijke stationsentree + Doorbraak parkweg
4. Oostelijke stations entree
5. Herinrichting Parkweg
6. Herinrichting Rivierenhof
7. Relatie met het Sterrebos
8. Fiets en voetgangerstunnel onder Zuidelijke ringweg





## 6.4 Aansluiting met de bebouwing omgeving

De rivierenbuurt is gebouwd in een periode van ongeveer 100 jaar met vele bouwstijlen en bestaat voor een groot gedeelte uit woningbouw met een bouwhoogte van 3 à 4 bouwlagen. De vooroorlogse delen hebben vaak een kap en de naoorlogse delen een plat dak. Verspreid door de wijk staan een aantal gebouwen met een groter aantal verdiepingen zoals in omgeving van het Dinkelpark, de Julianaflat of het Post NL gebouw. De hoogte van deze gebouwen loopt uiteen van ca. 7 tot 17 lagen. Aan de Parkweg is de gemiddelde bouwhoogte 4 lagen met een aantal hoogteaccenten van 5 bouwlagen.

De ambitie voor directe omgeving van het station is om dit de komende 10 jaar verder te ontwikkelen tot regionaal aantrekkelijk gebied met een divers beeld en intensiteiten die passen bij een stationsgebied met hoogstedelijk karakter. Vanuit de Cityhub gedachte worden woonfuncties en andere functies gemengd om 24/7 dynamiek te genereren. Tegelijkertijd is het voor de bewoners van de Parkweg prettig als aangrenzende bebouwing een goede aansluiting krijgt qua hoogte en overeenkomt met de sfeer van de Rivierenbuurt. De hoofdopzet van het stationsgebied-zuid met vier bouwvelden zorgt ervoor dat zowel de stedelijke ambitie als de wens om aan te sluiten bij de Parkweg ingevuld kunnen worden.

De doorbraak in de Parkweg zorgt er voor dat de Noordwand van de Parkweg opgenomen wordt in twee nieuwe bouwblokken met ongeveer de maat van een bouwblok in de Rivierenbuurt. Door het doorzetten van de bouwhoogtes van de Parkweg komen de bouwhoogtes voor deze bouwblokken op gemiddeld 4 a 5 lagen te liggen met een aantal hoogteaccenten die belangrijk zijn voor de oriëntatie en sfeer op het stationsplein. De precieze samenstelling van deze bouwblokken is nu nog niet te maken omdat de ontwikkeling nog even op zich laat wachten en niet eerder zal starten dan het gereed komen van het project Groningen Spoorzone. Uitgangspunt bij het uitwerken van deze stedenbouwkundige opgave is de Rivierenbuurt te respecteren waardoor het zuidelijk Stationsgebied in de wijk wordt opgenomen in plaats van een eigen buurt te vormen met een compleet eigen karakter. De twee noordelijke bouwvelden kunnen meer verschil in hoogte krijgen bijvoorbeeld langs het Emmaviaduct en toekomstige (bus)station. Aan de oostzijde waar aansluiting gevonden moet worden bij de Achterweg verdwijnt het Post NL gebouw waardoor de overgang naar de woonbebouwing verbeterd kan worden met bouwhoogtes van 4 a 5 lagen.



Abbeelding 6.4 Aansluiting op bouwhoogtes Rivierenbuurt met indicatieve hoogteaccenten

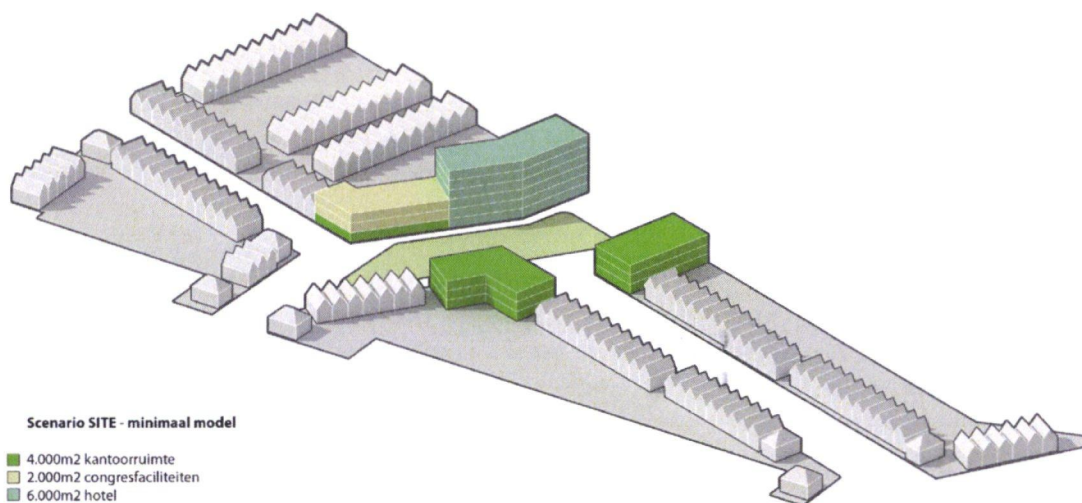


## 6.4.1 Scenario's gebiedsontwikkeling

### Scenario's HUB



Afbeelding 6.4.2 mogelijk programmamix stationsgebied HUB

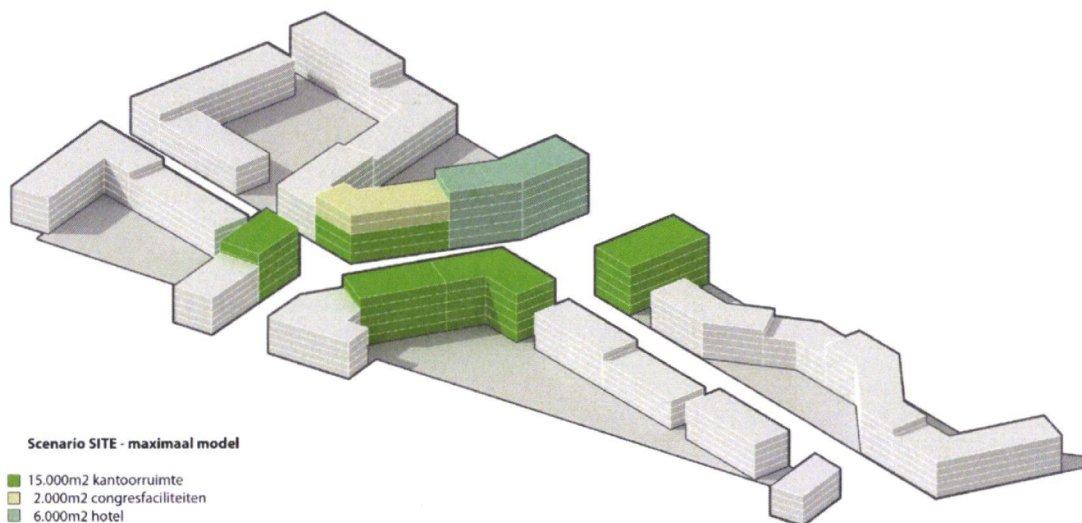


#### Scenario SITE - minimaal model

- 4.000m<sup>2</sup> kantoorruimte
- 2.000m<sup>2</sup> congresfaciliteiten
- 6.000m<sup>2</sup> hotel

125 grondgebonden woningen

Afbeelding 6.4.3 Scenario met minimaal programma HUB



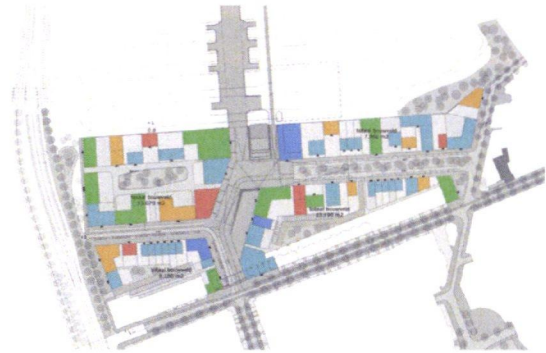
#### Scenario SITE - maximaal model

- 15.000m<sup>2</sup> kantoorruimte
- 2.000m<sup>2</sup> congresfaciliteiten
- 6.000m<sup>2</sup> hotel

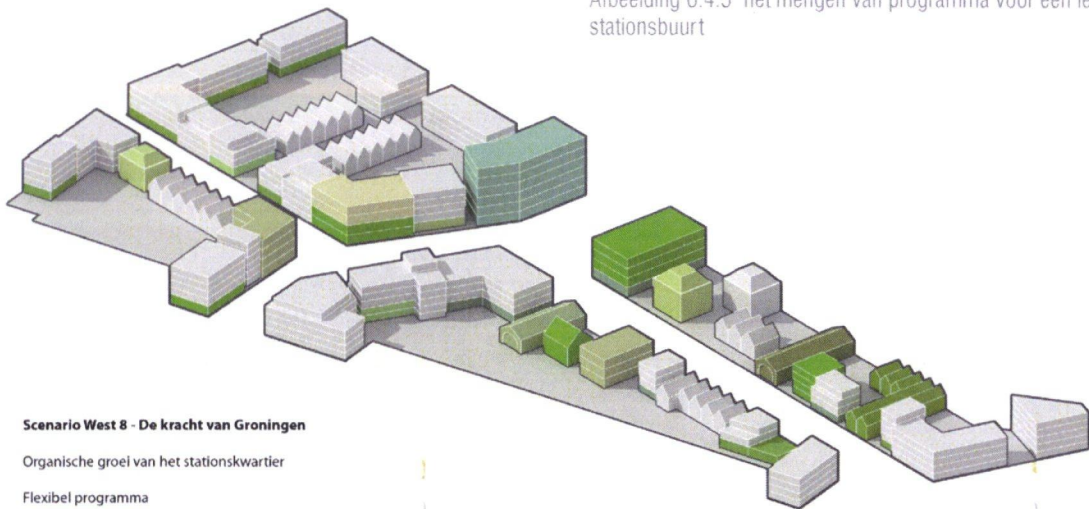
64.000m<sup>2</sup> BVO appartement

Afbeelding 6.4.4 Scenario met maximaal programma HUB

## Scenario 'de kracht van Groningen'



Afbeelding 6.4.5 het mengen van programma voor een levendige stationsbuurt



### Scenario West 8 - De kracht van Groningen

Organische groei van het stationskwartier

Flexibel programma

Afbeelding 6.4.6 Scenario 'De kracht van Groningen'



Afbeelding 6.4.7 Mogelijke partijen voor vestiging in de Stationsbuurt



## 6.5 Opwaardering van de Parkweg

Door de ontwikkeling van het stationsgebied zal de verkeersintensiteit licht toenemen. Om het voor fietsverkeer en voetgangers aangenaam te houden kan er meer ruimte voor deze verkeersstromen gecreëerd worden. Deze ruimte wordt gemaakt door de huidige parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Parkweg onder te brengen binnen de toekomstig te ontwikkelen bouwblokken van het stationsgebied. Hierdoor zijn bredere stoepen en meer ruimte voor de fietsers mogelijk. De materialisatie van het straatvlak in gebakken klinkers, geeft de Parkweg een nieuwe, gezellige sfeer en heeft bovendien een snelheidsremmend effect. Hierdoor kan het fiets en autoverkeer gecombineerd blijven, maar het rijvlak zal zo ingericht worden dat het fietsverkeer leidend is.



Afbeelding 6.5.1 Profiel Parkweg - Bestaande situatie



Afbeelding 6.5.2 Huidige situatie Parkweg

Referenties fietsstraten







Afbeelding 6.5.3 Profiel Parkweg - Voorstel

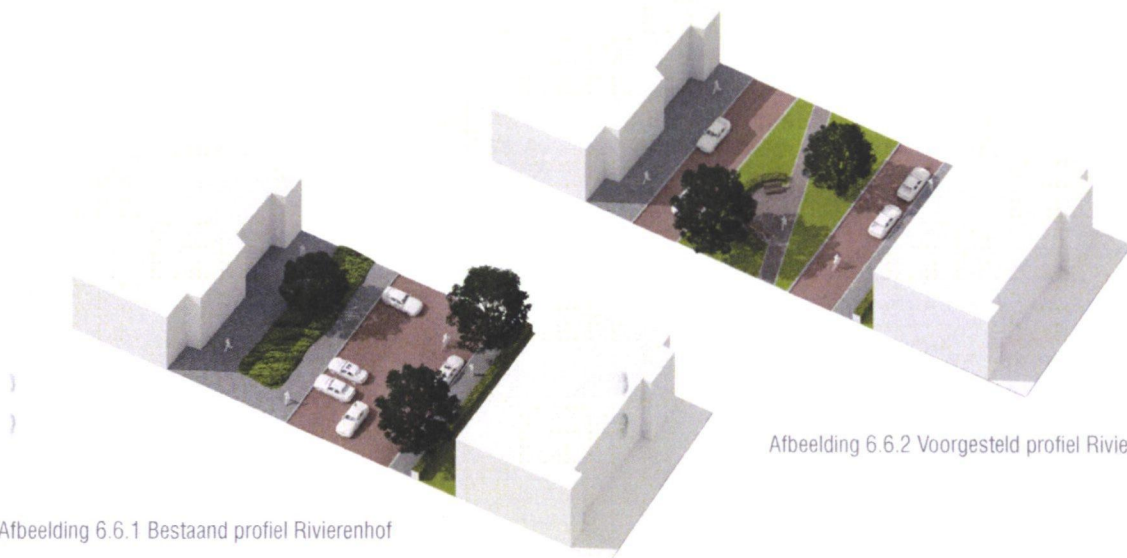


Afbeelding 6.5.4 Impressie Parkweg



## 6.6 De Rivierenhof

De Rivierenhof is een belangrijke link tussen het stationsgebied met het Dinkelpark, Zuiderbegraafplaats en het Sterrenbos. Maar in de huidige situatie heeft de Rivierenhof een minimale verblijfskwaliteit, terwijl dit een van de belangrijkste ruimten binnen de buurt zou kunnen zijn. De bedrijfsruimten op de begane grond van het bouwblok ten zuiden van de Rivierenhof zijn slecht zichtbaar door de groenstrook die deze bedrijfsruimtes met de straat scheidt. Om dit te verbeteren wordt het groen in het midden van het hof gelegd dat omsloten is door een eenrichtings rijweg. Hierdoor is er geen visuele barriere en sluiten de bedrijfsruimtes aan op de straat met een brede en vrij toegankelijke stoep. Het nieuwe groen krijgt ook meer functies voor de wijk met speelvoorzieningen voor de kinderen en zitgelegenheden waar de mensen uit de buurt kunnen ontmoeten.



Afbeelding 6.6.1 Bestaand profiel Rivierenhof

Afbeelding 6.6.2 Voorgesteld profiel Rivierenhof



Afbeelding 6.6.3 Huidige situatie Rivierenhof

Afbeelding 6.6.4 Bestaand profiel Rivierenhof



Afbeelding 6.6.5 Voorgesteld profiel Rivierenhof



Afbeelding 6.6.6 Impressie Rivierenhof



## 6.7 Emmaboulevard

Een van de beloftes in de ontsluitingsvariant met de insnijding in het Emmaviaduct is de brede stoep. Het ontbreken van op- en afritten aan weerszijden van de oprit naar de spoorbrug biedt de mogelijkheid om het maaiveld mee te laten oplopen en te verbinden met de stadsentree. Nieuwe gebouwen in de cityhub kunnen direct ontsloten worden aan dit oplopende maaiveld en krijgen daarmee een mooie, hoogwaardige adressering aan de entree. Inspiratie hiervoor is een historisch foto van de bouw van het Emmaviaduct, waar de brede stoep een belangrijke route in de stad was.

De brede stoep zorgt voor een dubbele oriëntatie in het stationsgebied. De voetgangerspassage onder de sporen door eindigt op een plein in het stationsgebied-zuid. Dit plein zal in de ontwikkeling een belangrijke voorkant worden waar gebouwen aan ontsloten worden en zich aan presenteren. Naast het stationsplein biedt de brede stoep het tweede adres voor de gebiedsontwikkeling. Uitgezoomd op de stadsplattegrond ontstaan er twee interessante zuid-noord verbindingen: het Hoornsediep - de brede stoep - Emmaviaduct - Emmaplein-Stationsstraat en de route door het station: Rijnstraat - Stationsplein zuid - reizigerstunnel - Stationsplein noord - Groninger museum - Ubbo Emmiusstraat.

Het opgetilde maaiveld langs het Emmaviaduct biedt kansen voor de cityhub. In het niveauverschil tussen het opgetilde maaiveld en de reizigerstunnel kan een parkeergarage het concept van de cityhub versterken. De garage als voorziening voor de bewoners van het gebied, maar ook als parkeervoorziening (P&R) voor het station. De garage kan een directe toegang krijgen tot de reizigerstunnel; zeer comfortabel.



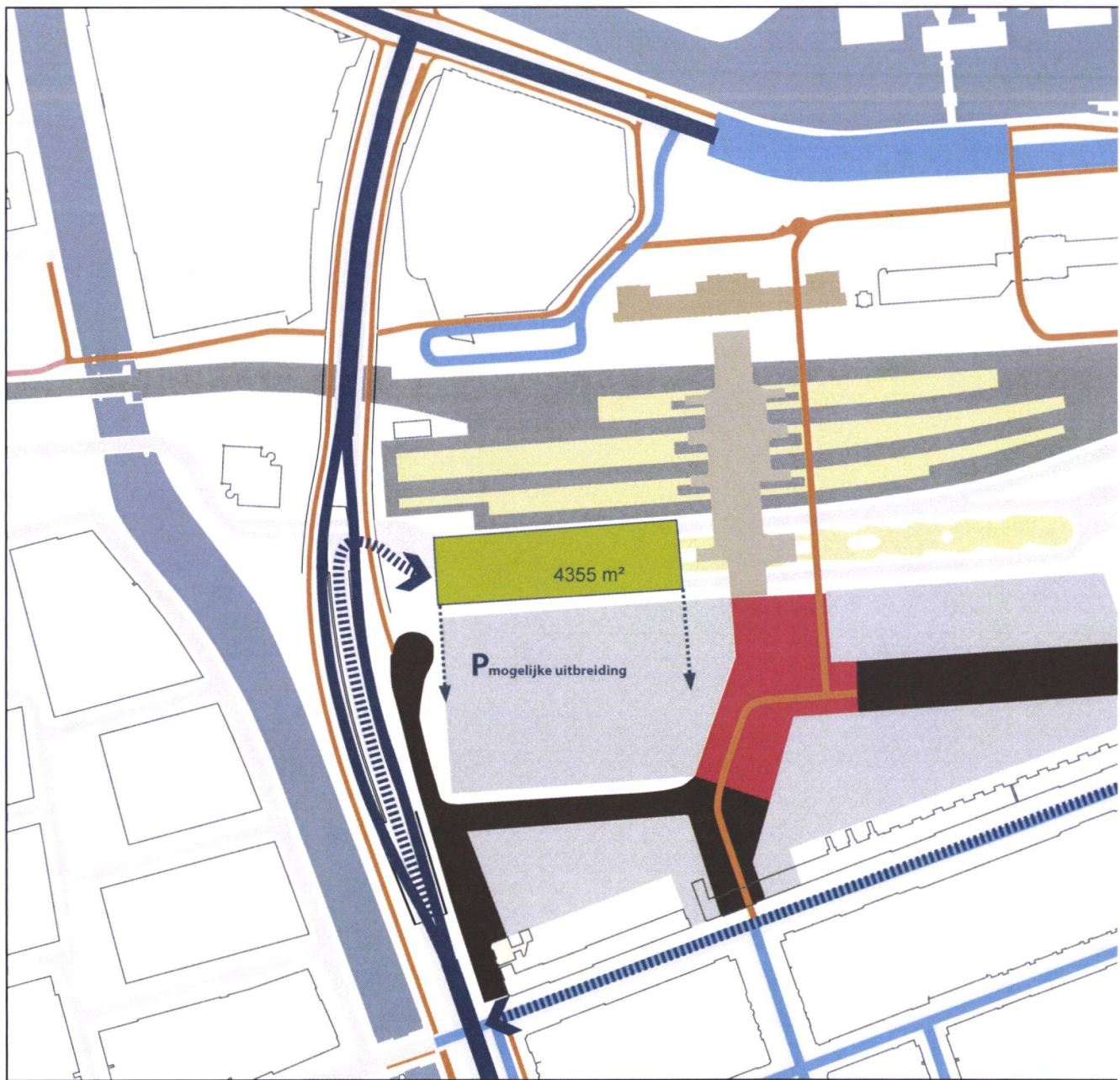
Afbeelding 6.7 Impressie Hoornsediep als stadsboulevard



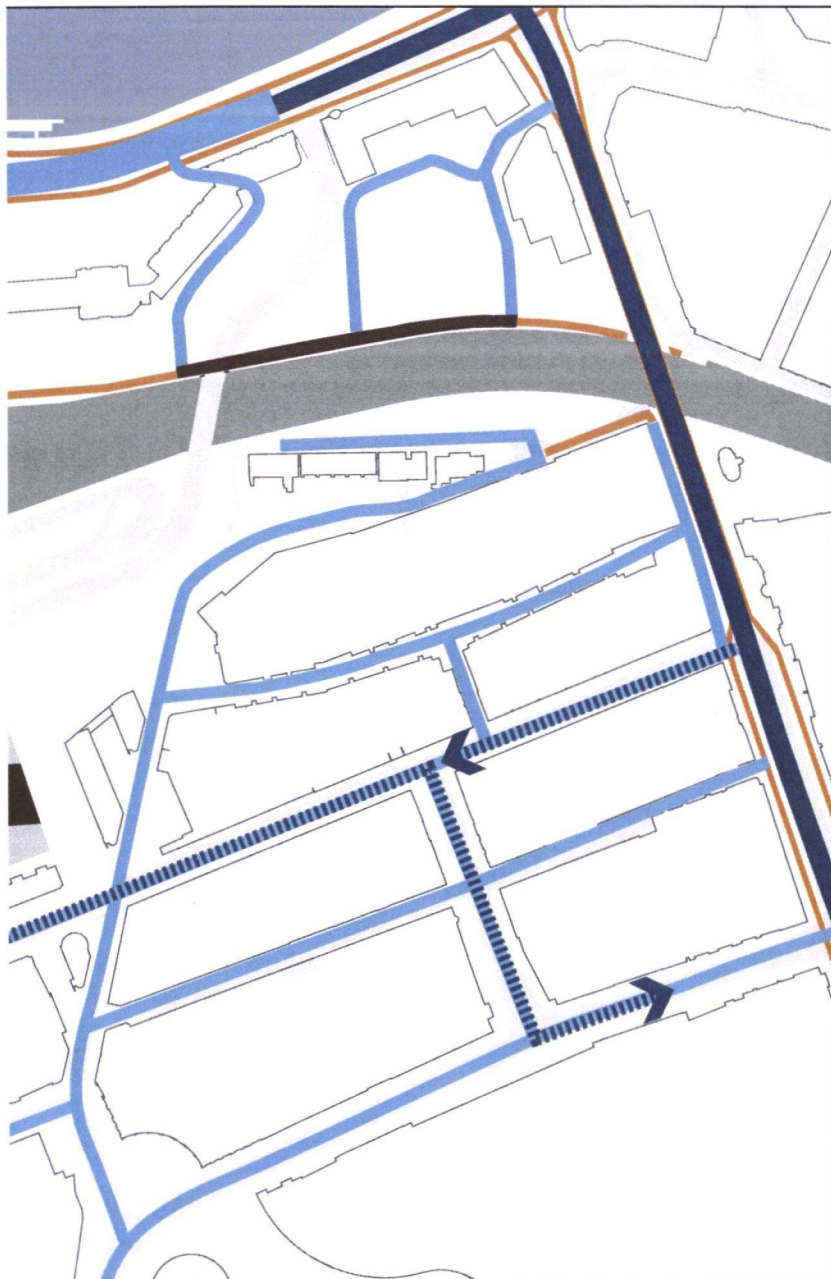


# 7. VERKEER

## 7.1 Nieuwe ontsluitingsstructuur



Toekomstige verkeerssituatie stationsgebied



-  Autovrije zone
-  Autoluwe zone
-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Erftoegangsweg
-  Fietspad
-  Ontsluitingsroute



## 7.1 Nieuwe ontsluitingsstructuur

De nieuwe ontsluitingsstructuur voor stationsgebied-zuid is weergegeven op het kaartje (blz. 66-67).

De hoofdontsluiting voor het openbaar vervoer tussen busstation (Zuid) en het Julianaplein (inclusief lijn 6) gaat via een insnijding in het Parkwegviaduct en belast daarmee niet het onderliggend wegennet in de Rivierenbuurt. Ook een deel van het stationsgericht bestemmingsverkeer (auto) kan via de insnijding naar de parkeergarage. Deze nieuwe gebiedsontsluiting heeft ook tot gevolg dat de op- en afritten tussen het Emmaviaduct en de Parkweg komen te vervallen en het dus niet meer mogelijk is met de auto van de Parkweg via het Emmaviaduct naar het centrum (en vice versa) te rijden.

### Onderzoek met verkeersmodel

Met het verkeersmodel (GroningenPlusDynamisch 2017, Goudappel Coffeng) is onderzoek gedaan naar de (auto) verkeerseffecten van de nieuwe gebiedsontsluiting en de programmatische invulling van stationsgebied-zuid. Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe gebiedsontsluiting op Stedelijk en plaatselijk niveau;
2. Wat voor invloed heeft de programmatische invulling van stationsgebied-zuid op de verkeersbelasting;
3. Wat zijn de gevolgen als (een deel van) de parkeervraag van het nieuwe programma via de nieuwe gebiedsontsluiting in een daar te bouwen Parkeergarage uitkomt;
4. Moet (en kan) Kiss&Ride (K&R) aan de zuidzijde uitgesloten worden.

### Gevolgen nieuwe gebiedsontsluiting

Eerst is gekeken wat de gevolgen zijn van de nieuwe gebiedsontsluiting op stedelijk niveau. De belangrijkste aanpassing voor stedelijk en lokaal autoverkeer is dat tussen de Parkweg en het Emmaviaduct de op en afritten vervallen. Dit heeft als belangrijkste effect dat stedelijk verkeer van en naar de Parkweg verschuift van de Eeldersingel en de Stationsweg naar de Paterswoldseweg en de Hereweg. Dit heeft als gewenst effect dat lokaal verkeer minder gebruik maakt van de stedelijke hoofdontsluitingsstructuur (de aanrijroute Emmaviaduct en de centrumverdeling Eeldersingel en Stationsweg) en meer wordt afgewikkeld op de wijkontsluitingsstructuur. Ook de sluiproute Paterswoldseweg-Parkweg-Emmaviaduct is niet meer mogelijk en dit zorgt weer voor een ontlasting van de Parkweg (ten westen van Emmaviaduct).

## 7.2 Programmatische vulling stationsgebied-zuid

Voor het stationsgebied-zuid is het programma volgens bijgaand plaatje toegevoegd. Dit programma is omgezet naar een maximaal te verwachten hoeveelheid autobewegingen en in het verkeersmodel gezet. Het programma is in 4 compartimenten ingedeeld en er zijn twee varianten doorgerekend. Met de nieuwe gebiedsontsluiting doet zich de mogelijkheid voor om auto's via de businsnijding naar een nieuwe parkeergarage te laten rijden. Variant 1 gaat er vanuit dat alleen het noordwestelijke kwadrant via de nieuwe gebiedsontsluiting, naar de nieuwe parkeergarage wordt afgewikkeld en de andere kwadranten via de Parkweg (naar parkeervoorzieningen in het betreffende kwadrantop eigen terrein). Variant 2 ontsluit alle kwadranten via de nieuwe gebiedsontsluiting naar de nieuwe parkeergarage. Hiermee is de bandbreedte van Stationsgericht autoverkeer bepaald, die via de nieuwe ontsluitingsstructuur moet kunnen worden afgewikkeld.

### Tabel verkeersbelasting Parkweg

In de tabel wordt de verkeersbelasting op de Parkweg aangegeven. De cijfers zijn uit het verkeersprognosemodel (GroningenPlusDynamisch 2017) gehaald. Het gaat om de (fictieve) situatie in 2030, in de ochtendspits, etmaal en avondspits, per richting uitgesplitst. Eerst de situatie zonder maatregelen (basis), daarna met de nieuwe gebiedsontsluitingsweg (gebiedsontsluiting), waaraan vervolgens de varianten zijn toegevoegd (variant 1 en variant 2). Er wordt onderscheid gemaakt naar het deel van de Parkweg tussen Parkwegviaduct en Rijnstraat (west), het deel tussen Rijnstraat en Merwedestraat (mid) en de Rabenhauptstraat tussen Merwedestraat en Geulstraat (oost).

Parkweg 2030	Basis			Gebiedsontsluiting			Variant 1			Variant 2		
	west	mid	oost	west	mid	oost	west	mid	oost	West	mid	oost
Ochtend →	150	70	50	160	90	70	210	110	80	100	20	20
	←	240	190	50	240	190	60	290	200	80	70	20
Etmaal →	1500	700	200	1500	800	300	2000	1000	500	900	200	200
	←	900	500	400	900	500	400	1600	1100	500	400	100
Avond →	330	210	70	350	230	100	390	250	120	200	80	80
	←	100	40	50	90	40	60	210	120	80	70	10

Tabel: Verkeersbelasting in 2030 op de Parkweg (bron: GroningenPlusDynamisch 2017)

### Invloed programma stationsgebied-zuid

De cijfers uit de tabel kunnen niet als absoluut vaststaande waarde worden beschouwd, maar geven wel een goed inzicht in de onderlinge verschillen en de orde van grootte. Voor een buurtontsluitingsweg zijn dit geen schokkende aantallen, de Parkweg ten westen van het Emmaviaduct bijvoorbeeld is ongeveer twee keer zo druk. Bij variant 1 zien we een in orde van grootte lichte toename van het verkeer en bij variant 2 zien we een lichte afname. Die afname komt doordat het huidige programma in de kwadranten (achter de Parkweg) vervangen is door het nieuwe programma. Met de varianten wordt de bandbreedte weergegeven, die ontstaat door het nieuwe programma aan de zuidzijde.

### Gevolgen programma stationsgebied-zuid

Met de bandbreedte die doormiddel van de twee varianten in beeld is gebracht wordt onderzocht of de nieuwe gebiedsontsluiting toekomstvast is. De gevolgen die de varianten hebben op de verkeersbelasting op de Parkweg zijn echter in vergelijking met andere buurtontsluitingswegen niet dusdanig dat een variant moet worden uitgesloten, ook zijn de in beeld gebrachte hoeveelheid autobewegingen een maximum. Voor het stationsgebied dat zo goed ontsloten is door openbaar vervoer en zo dicht bij het centrum van de stad ligt zijn ook scenario's denkbaar met een veel lagere parkeervraag en daardoor minder autoverkeer. Op basis van verschillende parkeerscenario's kan de verdere invulling van het Stationsgebied worden uitgewerkt.

### K&R zuidzijde

De toevoeging van K&R verkeer aan de zuidzijde is puur speculatief, want elke plek waar een auto mag stoppen in de buurt van de ingang van het station is in potentie een haal en breng plek. Het is niet noodzakelijk om aan de zuidzijde een specifieke K&R aan te wijzen, maar tegelijkertijd valt niet te voorkomen dat aan de zuidzijde mensen met de auto van en naar het station (willen) worden gehaald en gebracht. De lus aan de oostzijde (Achterweg) is dan een logische plek en er zijn ook verschillende mogelijkheden (zie modellen) aan de westzijde (Zaanstraat). Ook valt te overwegen om in de parkeergarage via de nieuwe gebiedsontsluiting kort parkeerplekken (gratis) aan te bieden.



### 7.3 Fietsverkeer

In eerder onderzoek voor de fietstunnel zijn de fietsbewegingen rondom het station in 2020 (RHDHV, 2014) in beeld gebracht. Het bijgaande plaatje geeft daarvan een beeld. Op stedelijk niveau gaat Centrumgericht fietsverkeer vooral via de Hereweg en in mindere mate het Emmaviaduct. De fietstunnel heeft vooral een functie voor het Stationsgerichte fietsverkeer. Op lokaal niveau is voor de Rivierenbuurt de route door de fietstunnel naar de binnenstad ook een optie. Voor het vooral Stationsgericht fietsverkeer is er vanuit Helpman en de Wijert ook fietsverkeer te verwachten, mits er een goede verbinding via zwembad Papiermolen tot stand komt. Dit fietsverkeer in orde van grootte van 5000 fietsbewegingen, zal zich verdelen over de Merwedestraat en (een kleiner deel) de Rijnstraat. Op de Parkweg, Merwedestraat en Rijnstraat is meer fietsverkeer te verwachten. In aansluiting op de stedenbouwkundige kansen voor de Rivierenbuurt kan in samenspraak met de bewoners bij de herinrichting van deze straten hiermee rekening worden gehouden.

## 8. VERVOLG

Het vervolg van het project Spoorzone en de toekomstige gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van het stationsgebied staat hieronder kort beschreven. Met de bewoners en wijkvertegenwoordigers van de Rivierenbuurt blijven wij de komende jaren in gesprek over hinderbeperking (tijdens uitvoering) en de thema's die zij ons hebben aangedragen tijdens de diverse bijeenkomsten.

### 8.1 Waar staan we nu in het project Spoorzone?

De Raad heeft in november 2016 het volgende vastgesteld:

- Bestemmingsplan Spoorzone – dus niet voor het gebied aan de zuidkant van het stationsgebied
- Busstation naar de zuidzijde te verplaatsen
- Ingestemd met de groene inrichting van de Post NL locatie
- Kwalitatieve uitgangspunten voor de aanbesteding van het station vastgesteld
- Buurtraadpleging

1 juni 2017 – aanbestedingsdossier contract Spoor gereed

1 oktober 2017 – aanbestedingsdossier contract Station gereed

Verwachting medio 2022

- Doorkoppeling treinen gerealiseerd en busstation operationeel
- Eindoplevering medio 2023

### 8.2 Verwachting start gebiedsontwikkeling

De verwachting is dat in 2023 gestart kan worden met de bouw van de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van het stationsgebied.

Speerpunten hierbij zijn:

- **Aansluiting op de stedelijke structuur**
  - I. Goed bereikbaar
  - II. Vindbaar 'adres', verankerd in de stad,
  - III. Kwaliteit vestigingsmilieu
  
- **Aansluiting op de wijk**
  - I. Één wijk, veelzijdig karakter
  - II. Meeprofiteren investering
  - III. Leefbare straten
  
- **Uitgangspunten gebiedsontwikkeling**
  - I. Besluitpunten hoofdstructuur
  - II. Kansen uitwerken met de buurt



### **8.3 Vervolg participatie**

Besluitvorming B&W – naar verwachting begin juli  
- Daarna informeren van bewoners

Besluitvorming raad - medio september

Aankoopproces woningen – start na B&W besluit  
- Ondertussen al in gesprek met bewoners

Medio 2020 – start opstellen ruimtelijk plan en bestemmingsplan  
- Op basis van vastgestelde uitgangspunten  
- Samen met de omgeving

Medio 2024 - start bouw eerste functies in gebied  
- Op basis van vastgesteld ruimtelijk plan en bestemmingplan

Periode 2017 – 2023  
- Sloop opstallen – glasfabriek etc.  
- Ketenpark ProRail  
- Aankoop woningen  
- Hinderbeperking tijdens uitvoering

