

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen groeit de komende jaren zowel qua inwoners, banen als voorzieningen fors. Dit betekent dat Groningen nog bruisender wordt, niet alleen voor onze eigen inwoners, maar ook voor inwoners uit de hele Regio. Een goed functionerend OV is dan van levensbelang. In het project Groningen Spoorzone werken we samen met het Rijk, de provincie, ProRail en vervoerders hard aan een 'state of the art', aantrekkelijk en duurzaam trein- en busstation.

Een stationsgebied is veel meer dan een OV knooppunt. Het is bij uitstek ook een uniek stadsdeel. De huidige ruimtelijke en programmatische invulling van het Stationsgebied Groningen past inmiddels niet meer bij die groeiende en levendige stad die we voor ogen hebben. De komende jaren zetten wij in op een grootschalige ruimtelijke transformatie van het Stationsgebied. We willen dat het zich van een door verkeer, logistiek, en kantoren gedomineerd gebied ontwikkelt tot een levendig stedelijk middelpunt dat tegelijkertijd een herkenbare en warme entree biedt naar de stad. Het wordt een gebied met een duidelijke en onderscheidende identiteit, een eigenwijze combinatie van oud en nieuw, typisch voor Groningen. Een toplocatie voor kantoren, je kunt er prachtig wonen en er zijn allerlei voorzieningen. Met de rigoureuze operatie van Groningen Spoorzone ontstaan legio kansen om het gebied rondom het Hoofdstation ook echt te ontwikkelen tot dit nieuwe stadsdeel.

Om ervoor te zorgen dat alles wat we nu, straks en later doen gericht is op de integrale ontwikkeling van het hele Stationsgebied hebben wij de strategische agenda opgesteld. Hierin beschrijven we de opgaven, onze ambities, de uitwerking daarvan, het proces, de planning, de fasering, de organisatie en de bekostiging. In de agenda verbinden we lopende ontwikkelingen met nieuwe plannen en ambities. De strategische agenda legt daarmee de noodzakelijke verbanden tussen alle ontwikkelingen, van rijp tot groen. Zo bewaken wij dat er een samenhangend en goed functionerend stadsdeel ontstaat. Samenhangend zowel binnen het gebied zelf als samenhangend met de omliggende stadsdelen.

Met deze strategische agenda presenteren wij u geen blauwdruk of stedenbouwkundig masterplan. Het is een richtinggevend kader, waarbinnen deelprojecten, die in verschillende uitwerkingsfasen zitten, worden uitgewerkt. Het biedt de kapstok waar we verkenningen, onderzoeken, planvorming, projecten, samenwerkingsvormen met onze partners en financiën aan ophangen.

Het ontwikkelen van het Stationsgebied is een langjarige en complexe opgave. Het is ook een transformatie waar de komende jaren veel in geïnvesteerd moet worden. Daarom plaatsen we met deze strategische agenda de ontwikkeling van het Stationsgebied nadrukkelijk in het rijtje van onze andere grootschalige gebiedsontwikkelingen, zoals Suikerzijde, Stadshavens, Oosterhamrikzone en Meerstad.

De agenda is geschreven op het niveau van doelstellingen. Samen met de omgeving en de belangrijke stakeholders bekijken we hoe we aan die doelstellingen concreet uitwerking kunnen geven. Zo creëren we de gewenste meerwaarde voor het gebied die we in de strategische agenda uitspreken. De agenda vormt de basis voor alle gesprekken met eigenaren, ontwikkelaars, direct omwonenden en andere inwoners en ondernemers van onze gemeente.

Kader

In december 2021 hebben wij u de brief 'Ontwikkelingen Stationsgebied' (kenmerk 565107-2021) gestuurd. In deze brief schetsten wij de opgaven die op ons afkomen in het gehele Stationsgebied, constateerden wij dat er een noodzaak is om dit in samenhang te brengen in een strategisch kader en kondigden we aan dat hiervoor een strategische agenda Stationsgebied zou worden opgesteld. Dit voornemen is omgezet in de strategische agenda Stationsgebied die met dit raadsvoorstel nu voorligt.

De keuzes die wij in de strategische agenda maken komen voort uit het overkoepelende ruimtelijke beleid dat wij hebben. Dit is voornamelijk opgenomen in de Omgevingsvisie *Levende ruimte* uit 2021. En er is nadrukkelijk gekeken naar de raakvlakken met het Stationsgebied in de Mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg*, de Ontwerpleidraad *Leefkwaliteit Openbare Ruimte Nieuwe Ruimte*, de Actualisatie van de visie *Bestemming Binnenstad*, en de *Routekaart Groningen CO2 Neutraal 2035*, allemaal uit 2021.

Dan gaat het om:

- Dat we ontwikkelen nabij knooppunten van openbaar vervoer en daar nadrukkelijk kijken naar ruimtelijk verdichting, waarbij het gebied rond het Hoofdstation de meest prominente locatie voor dit principe is.
- Dat we meer gemengde stedelijke gebieden ontwikkelen in hoge dichtheden met een mix van werken, wonen en voorzieningen, onder meer in het Stationsgebied.
- Dat in alles wat we doen leefkwaliteit voorop staat. Dat betekent bijvoorbeeld aantrekkelijke buitenruimtes met ruim baan voor groen, cultuur, voetgangers, ontmoeting, etc.
- Dat we binnen de stad en onze dorpen voetgangers en fietsers bovenaan zetten en bij verbindingen met de Regio fietsers en het openbaar vervoer voorop zetten. We stimuleren ketenvervoer zoveel mogelijk. In de stad nemen we meer en meer afscheid van de 'autologica' in ons verkeerssysteem. We vinden geparkeerde auto's op straat niet meer vanzelfsprekend.
- Dat we ervoor kiezen een groter gebied te beschouwen als onze Binnenstad, waaronder het Stationsgebied.
- Dat bij gebiedsontwikkeling het uitgangspunt is dat deze zelf voorzienend zijn in de energiebehoefte en klimaatbestendig.
- Dat we ervoor hebben gekozen het nieuwe muziekcentrum ter vervanging van de Oosterpoort te ontwikkelen aan de zuidzijde van het station.

In deze strategische agenda voor het Stationsgebied laten we deze thema's uit onze recente beleidskaders en keuzes landen.

Argumenten en afwegingen

Met de strategische agenda brengen we lopende ontwikkelingen in samenhang met toekomstige ontwikkelingen. Voor de toekomstige ambities en ontwikkelingen geldt dat we deze voor het eerst in de strategische agenda formuleren. Daarmee werkt de strategische agenda als incubator voor het opstarten van verkenningen en eerste ontwerpen.

In de strategische agenda formuleren we de volgende zes ambities.

1. Typisch Groningen! Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit
2. Het Stationsgebied wordt een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies.
3. Op het OV-knooppunt kunnen reizigers zich gemakkelijk en snel bewegen tussen de verschillende vormen van vervoer.
4. De inrichting van de buitenruimte zorgt ervoor dat mensen het prettig vinden om in het gebied te verblijven.
5. In het gebied staat de voetganger centraal.
6. Er is samenhang en verbinding tussen het Stationsgebied, de omliggende wijken en de Binnenstad.

Randvoorwaarde is een CO2 neutrale en natuurinclusieve gebiedsontwikkeling.

Op hoofdlijnen betekent dit het volgende:

- Het Stationsgebied ontwikkelt zich tot dé topkantorenlocatie van Groningen, met in totaal circa 3.000 extra arbeidsplaatsen.
- Het Stationsgebied kenmerkt zich door een mix van werken, wonen en voorzieningen.
- Het Stationsgebied draagt bij aan de woningbouwopgave met de realisatie van 450-650 woningen, waarvan 20% sociale huur.
- Het muziekcentrum met nu nog de werktitel De Nieuwe Poort ontwikkelt zich tot een spraakmakende ontmoetingsplek en bruisend middelpunt, in samenhang met de omgeving. De Nieuwe Poort is meer dan een muziekpodium en thuis van NNO en Eurosonic Noorderslag: het is '24/7' een plek waar altijd wat is te beleven, met een maatschappelijk programma en stevige verbindingen met het onderwijs. De Nieuwe Poort is innovatief op het gebied van ICT en duurzaamheid, de muzikale huiskamer van de stad en regio, visitekaartje van cultuurstad Groningen en aanjager van de ontwikkeling van het Spoorkwartier.
- Het vernieuwde en moderne trein- en busstation ontwikkelt zich tot een multimodaal knooppunt met voorzieningen en ruimschoots vloende fietsenstallingen.
- Het nieuwe station faciliteert het doorrijden van (regionale) treinen en biedt een uitstekende overstap op bus en fiets, met betrouwbare aan- en afrijroutes.
- Aan zowel de noord- en zuidzijde komen volwaardige stationsentrees, die naadloos aansluiten op nieuwe, groene en hoogwaardig vormgegeven pleinen.
- We halen het stadsbalkon weg in zijn huidige vorm, zodat het stationsgebouw weer een prominente plek krijgt aan het vernieuwde Stationsplein. Daarbij is het realiseren van een alternatief voor het stallen van 5.500 fietsen een randvoorwaarde.

- De noordzijde wordt vrijgespeeld van de dominantie van auto's en bussen, zodat we fijne buitenruimtes voor voetgangers kunnen maken met een naadloze overgang naar de Binnenstad. We creëren een groene voetgangersloper van de Binnenstad, via het Groninger Museum en het Hoofdstation, langs het muziekcentrum De Nieuwe Poort naar het Stadspark.
- Het Emmaviaduct (insnijding om de toekomstige verkeersstromen richting busstation en Spoorkwartier te faciliteren), de Parkweg (groener en geschikter voor voetgangers en fietsers maken), de Stationsweg (knip voor doorgaand autoverkeer) en het Herewegviaduct (vervanging) worden aangepast.
- De Glaudé panden worden gerestaureerd en worden integraal onderdeel van het noordelijke Stationsgebied.

Ons is er veel aan gelegen om al deze projecten en ambities de komende 10 á 15 jaar op te pakken, er plannen voor te maken en ze daadwerkelijk te realiseren. Zo maken wij ons Stationsgebied klaar voor een toekomst waarin de leefkwaliteit in de buitenruimte voorop staat en met een uitstekend en duurzaam bereikbaarheidsprofiel. Zo draagt een levendig Stationsgebied er straks aan bij dat Groningen een plek is en blijft waar mensen graag wonen, werken, opgroeien, studeren, sporten, uitgaan, recreëren en ouder worden.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Bij het opstellen van de strategische agenda is oriënterend gesproken met stakeholders in en rond het stationsgebied. We zijn in gesprek gegaan met de buurtverenigingen van de omliggende buurten. Daarnaast is gesproken met alle vastgoedeigenaren in het gebied en een aantal belangrijke stakeholders, zoals het Groninger Museum, SPOT en Martiniplaza. Tevens zijn de ambities besproken met belangenorganisaties, zoals de Werkgroep Toegankelijkheid en de Fietsersbond.

Begin november zijn twee werksessies georganiseerd bij het inspiratiefestival voor de toekomst van Groningen, Let's Gro. De belangstelling hiervoor was groot.

De gesprekken en sessies hebben waardevolle input opgeleverd, die is verwerkt in de agenda. Onder andere de waardering van groen en ruimte voor voetgangers werd vaak benadrukt. Ook kwam naar voren dat het Stationsgebied een inclusief stadsdeel moet zijn en dat sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. In algemene zin zien wij brede steun voor de ambities die nu in deze strategische agenda staan. Daarbij merken wij op dat deze ambities nog een hoog abstractieniveau hebben. Wij benadrukken dat de vertaling naar concrete ontwerpen en voorstellen de komende jaren een zorgvuldig traject van participatie vraagt. De strategische agenda is dan ook de start van het gesprek de stakeholders, de buurten en de stad over de uitwerking van de ambities in de verschillende deelprojecten.

Met de bewoners- en belangenorganisaties is afgesproken dat er een brede klankbordgroep Stationsgebied wordt opgericht, die een tot twee keer per jaar bijeenkomt, om zaken rondom de gebiedsontwikkelingen te bespreken. Daarnaast worden de buurt- en belangenverenigingen bij de uitwerking van de deelprojecten betrokken. Voor alle stakeholders organiseren we zogenaamde spoorcafés, waarbij we in gesprek gaan en blijven over de ontwikkeling van het Stationsgebied.

Financiële consequenties

Zoals toegelicht gaat het nu in beginsel om het vaststellen van de ambities, uitgangspunten en principes voor het Stationsgebied. De volgende stap is het verder onderzoeken van de verschillende vraagstukken die er liggen, wat Groningen nodig heeft, wat ruimtelijk mogelijk is, hoe een en ander op een integrale manier kan worden ingepast en wat de gevolgen zijn voor de verkeersstromen. Op basis van de uitkomsten hiervan kunnen we de plannen verder uitwerken en de financiële gevolgen en afwegingen in beeld brengen. Bij deze strategische agenda geven we wel alvast een doorkijk naar een financiële vertaling van de verschillende ambities en opgaven. Hierbij wordt binnen bandbreedte richting gegeven aan de omvang van de investeringen die nodig zijn om de ambities en beoogde herontwikkeling van het Stationsgebied op lange termijn te kunnen bekostigen.

Financiële strategie

Het is voor de gemeente onmogelijk om de noodzakelijke financiële inspanning alleen te dragen. Op basis van de visie en het financiële raamwerk zullen we een strategie uitwerken over hoe we tot definitieve bekostiging kunnen komen. Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de investeringen in de gebiedsontwikkeling een kwalitatieve uitwerking kunnen hebben tot op de maat en schaal van Noord-Nederland.

Langdurig commitment leidt bij stakeholders en marktpartijen tot vertrouwen en bereidheid om ook initiatieven te ontplooiën binnen de kaders van de visie en om te investeren in onder andere vastgoedontwikkeling. Meedoen in de Groninger markt betekent echter ook het nemen van verantwoordelijkheid. In het geval van waardevermeerdering verwachten wij dat private partijen een maximale bijdrage doen in de bekostiging van de openbare ruimte.

Samenhang en begrenzing

De planvorming en de beoogde programma's per gebiedsdeel zijn verschillend van aard. De diverse deelprojecten vragen ieder om een eigen aanpak en inzet van instrumenten voor bekostiging. Toch is er ook een grote mate van functionele, faseringstechnische en programmatische samenhang en dus ook van financiële samenhang. Het is daarom noodzakelijk dat de bekostiging van het totaal uiteindelijk wordt geborgd, wellicht gefaseerd per deelgebied. Dit leggen we vast in een nog uit te werken gebiedsbegroting.

Financieel raamwerk

De raming voor de investeringen in de openbare ruimte uit een overzicht van de verwachte investeringen per gebiedsdeel. Het betreft de investeringen in de openbare ruimte, die nodig zijn om het gebied te transformeren volgens onze zes ambities. In de investeringen zijn ook ramingen van de benodigde plankosten opgenomen. De diverse gebiedsdelen hebben ieder hun eigen faseringstempo. Van sommige gebiedsdelen zijn de kosten geraamd op kentallen. En daar waar al in een eerder stadium is geraamd, is gebruik gemaakt van beschikbare ramingen. De ramingen zijn daarom indicatief van aard en gebaseerd op uitgangspunten en aannames. Wijziging in uitgangspunten leidt tot afwijkingen in de getallen.

De plannen voor het gebiedsdeel Spoorkwartier zijn al in een veel verdergevoerd stadium van uitwerking dan de plannen voor het gebied ten noorden van het station. Op het moment van schrijven wordt gewerkt aan het stedenbouwkundig plan voor Spoorkwartier en de hieraan gekoppelde financiële haalbaarheid en aan het investeringsbesluit voor het muziekcentrum De Nieuwe Poort. Beiden zullen beide stukken in combinatie met elkaar aan uw raad worden voorgelegd. Daarom zijn de kosten voor de grondexploitatie Spoorkwartier, de investeringen in muziekcentrum De Nieuwe Poort en de te bouwen parkeergarage in dit financiële raamwerk als PM post opgenomen.

Op dit moment resulteert de investeringsraming in een bedrag tussen de € 85 en € 95 miljoen. Prijspeildatum van de raming is 01-01-2023. In de investeringsraming zijn ook aannames gedaan voor kostenstijgingen in de komende jaren. De investeringsraming vertegenwoordigt op dit moment een grote mate van onzekerheid en is mede afhankelijk van keuzes die we in de toekomst gaan maken. Denk hierbij aan kwaliteit, kansen in programmering en fasering. Deze keuzes worden gemaakt op basis van marktomstandigheden. Deze marktomstandigheden laten zich op dit moment en ook op de middellange en lange termijn lastig voorspellen. Een kansen en- risicoanalyse maakt geen onderdeel uit van het financiële raamwerk. Het is bedoeld om een indicatie te geven van de omvang van de investeringen. Pas na uitwerking van de plannen kunnen de kosten hiervan worden bepaald. Dit betekent dat we op termijn bij uw raad de benodigde kredieten voor de (publieke)investeringen zullen aanvragen.

Overzicht globale investeringsraming Stationsgebied

<i>in miljoenen euro's</i>		
		geraamde investering
Stationsgebied Zuid		
	<i>Spoorkwartier</i>	PM
	<i>Emmaviaduct</i>	18- 19
	<i>Fietsverbinding Helperzoom</i>	5
	<i>Parkweg</i>	3 -5
Stationsgebied Noord	<i>Stationsweg</i>	16 – 19
	<i>Stationsplein Noord</i>	35 - 42
	<i>Glaudé locatie</i>	8 - 10
	<i>Herewegviaduct</i>	0
	<i>Oost- en westflank</i>	0
Totaal		85 - 95

De investeringen in de openbare ruimte leiden tot diverse grootschalige vastgoedontwikkelingen in het gebied door marktpartijen. De investeringen in de openbare ruimte zijn een belangrijk instrument waarmee deze investeringen worden losgetrokken. We verwachten op termijn € 650 tot € 700 miljoen aan vastgoedontwikkeling uit te kunnen

lokken. De investeringen in de ontwikkeling van muziekcentrum De Nieuwe Poort zijn hier ook in meegenomen. Ook hierbij geldt dat de uit te lokken investeringsomvang afhankelijk is van uitgangspunten, zoals keuzes in programma en kwaliteit, marktomstandigheden et cetera.

STATIONSGBIED ZUID

In Stationsgebied Zuid zijn drie deelprojecten te onderscheiden: Spoorkwartier, Emmaviaduct en Parkweg.

Spoorkwartier

Voor het Spoorkwartier is een stedenbouwkundig plan in voorbereiding, dat in de eerste helft van 2023 wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Het planologische kader zal uiteindelijk worden vastgelegd in het omgevingsplan of een bestemmingsplan. De financiële haalbaarheid van het omgevingsplan wordt aangetoond door middel van een kostendekkende grondexploitatie. Uitgangspunt is hierbij dat de gemeente alle gronden in eigendom heeft om uitvoering te kunnen geven aan de plannen.

Emmaviaduct

Medio februari 2022 heeft de gemeenteraad de opdracht gegeven om de insnijding ter plaatse van het Emmaviaduct inhoudelijk voor te bereiden en technisch uit te werken. De insnijding is cruciaal voor het (tijdig) ontsluiten van het nieuwe busstation, maar ook voor de ontsluiting van muziekcentrum De Nieuwe Poort en het Spoorkwartier. De totale investering voor de insnijding is voorlopig geraamd op circa € 18 miljoen. We hebben met de Provincie afspraken gemaakt over een financiële bijdrage aan het project. Inmiddels is ook duidelijk geworden dat het Rijk in het kader van de versnellingsafspraken woningbouw een bijdrage heeft toegezegd. Hierdoor zijn de voorlopig geraamde kosten gedekt.

In november 2020 heeft de raad besloten een voorbereidingskrediet te verstrekken ten bedrage van € 400.000,- voor de planvorming insnijding Emmaviaduct. Doel was om de plannen uit te werken, zodat de uitvoeringsfase daarna kan worden opgestart. Op dit moment worden alle eisen van de stakeholders (waterschap, ProRail, etc) opgehaald, de diverse onderzoeken uitgevoerd, het ontwerp technisch uitgewerkt en het ambitiedocument opgesteld. Hierbij is speciale aandacht voor een goede afstemming met de ontwikkeling van Spoorkwartier en in het bijzonder muziekcentrum De Nieuwe Poort. Om de overgang van het (technisch) definitief ontwerp naar de uitvoeringsfase soepel te laten verlopen en om risico's aan de voorkant goed te beheersen zijn extra onderzoeken, inzet van uren en externe advieskosten nodig. De omvang van het voorbereidingskrediet blijkt onvoldoende om deze fase te kunnen doorlopen. Hiervoor is aanvullend budget nodig.

In totaal vragen we € 500.000,- aanvullend voorbereidingskrediet. Dit voorbereidingskrediet kan worden gedekt uit de middelen die we binnen het Stedelijk Investeringsfonds hebben gereserveerd voor de ringwegen (het ringspaarbudget), aangevuld met een bijdrage van het rijk en de provincie, die zal worden aangevraagd voor het gehele project. Het rijk heeft inmiddels na het vorige kredietbesluit ook middelen toegezegd, waarmee de dekking voor het totale krediet nu voor een derde deel uit eigen middelen zal bestaan.

Na de voorbereidende fase hebben we het ontwerp afgerond en de investeringsraming geactualiseerd. Doordat de uitvoering van de werkzaamheden bij het Hoofdstation zijn vertraagd, wordt ook dat de start van de uitvoering van dit project twee jaar naar achter geschoven. De uiteindelijke aanvraag voor het uitvoeringskrediet schuift hierdoor ook naar achter en is nu uiterlijk 2025 voorzien. Bij een raadsbesluit over de uitvoering van de insnijding, zal het voorbereidingskrediet deel gaan uitmaken van het uitvoeringskrediet.

Parkweg

De Parkweg vormt een essentiële verbinding tussen het Stationsgebied en het Stadspark. De Parkweg is een onmisbare drager in het raamwerk. We hebben de ambitie om deze doorgaande route te transformeren tot een groene loper en geschikter te maken voor voetgangers en fietsers. De investering in de vernieuwing van de Parkweg bedraagt circa € 3 tot € 4 miljoen. Bij het vaststellen van de visie Martini Trade Park *Werken in het Stadspark* in oktober 2020 is aangekondigd dat we de aanpak van de Parkweg gaan opstarten en is er een krediet verstrekt van € 1 miljoen.

STATIONSGBIED NOORD

In Stationsgebied Noord onderscheiden we zes deelprojecten: Stationsplein Noord, Stationsweg, Glaudé locatie, Herewegviaduct, de oostflank en de westflank. De eerste globale raming op kentallen leidt tot een investering tussen € 60 tot € 70 miljoen, prijspeildatum 01-01-2023. Op het moment van verdere uitwerking van de deelgebieden zal een brede strategie voor bekostiging en dekking worden uitgewerkt.

Stationsplein Noord

De investering voor de beoogde ingrijpende transformatie van Stationsplein Noord bedraagt tussen de € 35 tot 42 miljoen. Daarvan is circa € 24 miljoen nodig voor het verwijderen van het stadsbalkon in zijn huidige vorm. Dit bedrag omvat niet alleen de kosten voor eventuele sloop, maar ook de investering in het realiseren van een alternatieve fietsenstalling met een vergelijkbare capaciteit.

Stationsweg

Ook de Stationsweg ondergaat een forse transformatie door de verplaatsing van het busstation en de beoogde knip voor doorgaand autoverkeer. De kosten van het herinrichten van de Stationsweg worden geraamd tussen de € 16 tot € 19 miljoen.

Glaudé locatie

Voor de Glaudé-panden gaan we uit van een gefaseerde aanpak. De gemeente heeft alle panden in eigendom. De eerste fase betreft de restauratie van de bestaande panden. Het achterliggende gebied wordt op basis van de visie op de noordzijde in de strategische agenda als onderdeel van het Stationsgebied ontwikkeld. Gezien de staat van de panden kan nu niet gewacht worden op deze planvorming. Vanuit deze situatie zijn wij tot het inzicht gekomen dat een gefaseerde aanpak wenselijk is. Daarbij wordt de restauratie van de historische panden losgekoppeld van de verdere gebiedsontwikkeling. Deze optie gaan we verder uitwerken. Daarbij zijn er twee belangrijke keuzes:

1. Al dan niet behouden van hoekpand Oude Stationsweg; het pand met (beperkte) historische waarde versus het creëren van de mogelijkheid van een historisch stadsbeeld langs de Hereweg.
2. Al dan niet zelf als opdrachtgever optreden bij de restauratie en het in eigendom houden van de panden totdat de achterzijde wordt ontwikkeld in het kader van het Stationsgebied.

We komen in de tweede helft van 2023 bij u terug met een voorstel, inclusief dekking, om te komen tot de restauratie van deze panden.

Herewegviaduct

De vervanging van het Herewegviaduct is een regulier onderhoudsproject, dat is begroot en door Stadsbeheer wordt uitgevoerd. Daarom is hiervoor geen investering vanuit het gebied opgenomen.

Oost- en westflank

De oost- en westflank van Stationsgebied Noord zullen de komende jaren transformeren. We beschouwen deze transformaties als vastgoedontwikkelingen van derden inclusief de vereiste parkeervoorzieningen. Daarbij doet de gemeente geen financiële bijdrage. In het geval er ten behoeve van het initiatief extra planologische ruimte nodig is dan wordt het instrument van kostenverhaal hierbij toegepast.

Plankosten

De plankosten voor de voorbereiding van de verschillende deelprojecten van het Stationsgebied worden gedekt uit middelen van het Stedelijk Investeringsfonds. Per deelproject komen we bij u terug om de benodigde uitvoeringskredieten aan te vragen.

Begrotingswijziging

Het voorstel insnijding Emmaviaduct leidt tot de volgende begrotingswijziging:

Begrotingswijziging Investerings 2023						
krediet Insnijding Emmaviaduct						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Naam voorstel	krediet Insnijding Emmaviaduct					
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2023-2024					
Soort wijziging	Investering					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
01.2 Mobiliteit	01 Economie en Ruimte	SO Ontwikkeling en Uitv	I	500	400	100
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				500	400	100

Overige consequenties

Niet van toepassing.

Vervolg

In de strategische agenda staat het vervoltraject beschreven. Daarbij is een uitsplitsing gemaakt in Stationsgebied Zuid en Stationsgebied Noord.

Het stedenbouwkundig plan voor het Spoorkwartier wordt in combinatie met het investeringsbesluit voor muziekcentrum De Nieuwe Poort in Q2 van 2023 aan uw raad voorgelegd.

Voor de gebiedsontwikkeling aan de noordzijde starten we met een verkeerskundig onderzoek. Daarin onderzoeken we de effecten van zowel het weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg als de herziening van de fietsstructuren. Vervolgens wordt een integraal ontwerpend ruimtelijk onderzoek opgestart. Voor deze twee onderzoeken trekken we een jaar tijd uit. In 2024 wordt op basis van de resultaten van beide onderzoeken een Nota van Uitgangspunten voor Stationsgebied Noord opgesteld. Deze Nota vormt de basis voor de voorbereiding van het Omgevingsplan.

De totaalplanning inclusief de deelprojecten is als volgt:

- Q1 2023 Vaststellen Strategische Agenda Stationsgebied.
- Q2 2023 Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier.
Investeringsbesluit De Nieuwe Poort.
- Q3 2023 Uitvoeringsbesluit restauratie Glaudé panden.
- 2024 Omgevingsplan Spoorkwartier + GREX Spoorkwartier.
Uitvoeringsbesluit aanpak Parkweg.
- 2025 Uitvoeringsbesluit insnijding Emmaviaduct.
Nota van Uitgangspunten Stationsgebied Noord.
- 2026 Omgevingsplan Noord.

Lange Termijn Agenda

Februari, 2023

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.