

Onderwerp Ontwikkelingen Stationsgebied

Steller W. Kamminga en L. Hellinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 86 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 565107-2021

Datum 01-12-2021 Uw brief van

Uw kenmerk -



Geachte heer, mevrouw,

Leeswijzer

In deze informerende brief gaan we nader in op de stedelijke opgaven voor en onze ambities met het gehele stationsgebied en laten we u nader kennismaken met het gebiedsconcept voor het zuidelijk deel van het stationsgebied.

We sluiten de brief af met een toelichting op het vervolgproces.

Opgave en ambitie

We willen het stationsgebied herontwikkelen tot de stadsentree van Noord-Nederland waar verbinding en ontmoeting centraal staat: ontmoeting op regionaal en landelijk niveau, verbinding met de binnenstad en de Rivierenbuurt. En ook verder: met het Stadspark, met voorzieningen als het evenemententerrein Stadspark, Martiniplaza, Martini Tradepark en het Martiniziekenhuis.

Het stationsgebied moet dé plek worden voor bedrijvigheid met hoogwaardige kantoren. Het stationsgebied is een zeer geschikte plek om het nieuwe werken in de praktijk te brengen. Tegelijk is er ook ruimte voor congres – en hotelfaciliteiten, culturele voorzieningen en wonen in een aantrekkelijk dynamisch leefklimaat. Het visitekaartje van de stad met het muziekcentrum als representatieve trekker en aanjager van de herontwikkeling. Zo geven we optimaal invulling aan onze knooppuntontwikkeling op de best bereikbare plek van Noord-Nederland. Niet voor niets is de zuidzijde – inmiddels omgedoopt tot Spoorkwartier - de locatie voor het nieuwe muziekcentrum, dat als werktitel De Nieuwe Poort kreeg.

Met de ingang gezette ontwikkelingen werken we de komende 10 tot 15 jaar aan de vernieuwde stationsomgeving en een uitnodigende en gastvrije stadsentree. De vernieuwde stationsomgeving is erop gericht om zowel de functie als de zichtbaarheid van het Hoofdstation beter tot zijn recht te laten komen.

Er is sprake van verschillende opgaven en deelprojecten, die zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Zo zien we drie grote deelgebieden:

1. Het hoofdstation/Spoorzone (lopend samenwerkingsproject);
2. Het Spoorkwartier, inclusief insnijding Emmaviaduct, muziekcentrum, aanpak Parkweg;
3. De noordzijde, inclusief Glauδέlocatie, voorplein station, de Stationsweg en het Verbindingskanaal.



Deze deelgebieden worden in een bredere context bekeken waarbij de (toekomstige) aansluitingen richting West (Grunobuurt, Cascadecomplex, Niemeijerbafriek, Suikerzijde, Stadspark), Noord (Stationsweg,

Werkmanbrug, Binnenstad), Oost (Lodewijkstraat, Helperzoom) en Zuid (Parkweg, Rivierenbuurt, Papiermolen) een belangrijke rol spelen. Gelet op de samenhang tussen deze drie deelgebieden en ingewikkeldheid van gebiedsontwikkeling in de drukste locatie van onze gemeente, gaan we werken aan een strategisch en kaderstellende agenda/masterplan voor het gehele stationsgebied, waarin de gemeentelijke ambities worden gewaarborgd én we derden kunnen uitnodigen ontwikkelingen te starten.

The Next City

De ontwikkelingen in het Stationsgebied sluiten aan bij de uitgangspunten van onze omgevingsvisie The Next City. In The Next City zijn de voornaamste opgaven voor de komende decennia vastgesteld: we faciliteren de groei, we laten de werkgelegenheid meegroeien in stad en regio, we houden de groeiende stad leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners, we versnellen de energietransitie en we bevorderen dat iedereen meehelpt en meewerkt in een groeiende stad.

De uitgangspunten van de Next City zijn uitgewerkt in separate beleidsvisies (zoals de Mobiliteitsvisie, Woonvisie, Ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte 'Nieuwe Ruimte' en strategie werklocaties) en het Meerjarenprogramma stadsontwikkeling. Met deze visies geven we de randvoorwaarden weer voor knooppuntontwikkeling op deze plek. In het recent vastgestelde Meerjarenprogramma herkent u speerpunten die van groot belang zijn bij de verdere invulling en aanpak van het stationsgebied. Daarbij gaat het met name om het belang van het Stationsgebied als dé locatie voor hoogwaardige kantoorontwikkeling. Naast kantoren is er ruimte voor andere functies zoals een hotel, leisure, conferentieruimte, ondersteunende horeca en wonen. Hierdoor ontstaan eigentijdse ontmoetingsplekken die gebouwen en buitenruimte met elkaar verbinden. De komst van een nieuw muziekcentrum fungeert daarbij als aanjager voor de gebiedsontwikkeling in het Spoorkwartier. Het doel is een optimale functiemix. Naast het ontwikkelprogramma zien we belangrijke opgaves in het verbeteren van de leefkwaliteit van de openbare ruimte en spelen er belangrijke mobiliteitsvraagstukken: hoe versterken we de verbinding met de binnenstad, wat doen we met de Stationsweg en het Stadsbalkon en gaan we het Stationsplein inderdaad vergroenen zoals weergegeven in de Ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte.

1. Het Hoofdstation

De aanpak van het Hoofdstation sluit aan bij onze verstedelijkingsagenda: bestaande regioliijnen lopen door, zodat onze lokale stations voor de regio beter bereikbaar zijn, er is ruimte voor intensiever gebruik van het spoor en het Hoofdstation is beter aangesloten op het hoofdspoornet. Dat geldt ook voor het stads – en streekvervoer, waarbij deze wordt verplaatst naar een nieuw te realiseren busplatform in het Spoorkwartier. Daarnaast komt er een

brede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers. Deze onderdoorgang fungeert ook als interwijkverbinding.

De werkzaamheden bij het Hoofdstation zijn in volle gang. De contouren van de bouwkuip waarin de nieuwe ondergrondse fietsenstalling en de reizigerstunnel aangelegd worden, zijn zichtbaar. Als alles volgens planning verloopt zal in het voorjaar van 2024 het nieuwe Hoofdstation worden geopend.

2. Spookkwartier, stationsgebied zuid

In 2017 heeft uw raad met de vaststelling van het rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen een belangrijke stap gezet in de herontwikkeling van de zuidzijde van het stationsgebied, het Spookkwartier. Het ruimtelijk raamwerk is hierdoor vastgelegd met een sterke noord-zuidas onder het Hoofdstation door. Zo worden het Spookkwartier én de zuidelijke stadswijken goed verbonden met de binnenstad en kan een nieuwe hoofdfietsroute ontstaan. De ambitie voor Spookkwartier is een hoogstedelijk milieu, dat duurzame mobiliteit stimuleert en schaarse grond optimaal gebruikt. De afwikkeling van het bestemmingsverkeer gaat via de insnijding van het Emmaviaduct; het Spookkwartier wordt autoluw.

Voor een nadere uitwerking van onze ambitie voor dit gebied verwijzen wij u naar het bijgevoegde gebiedsconcept. Het gebiedsconcept Spookkwartier werken we nu uit in een stedenbouwkundig plan. Met het stedenbouwkundig plan worden de uitgangspunten voor de inpassing van alle nieuwe functies in het gebied vastgelegd. Speciale aandacht hebben we hierin voor het muziekcentrum: een belangrijke culturele functie voor stad en regio, die goed ingepast moet worden in het Stationsgebied. Dat betekent dat we in het gebied uitspraken doen over ruimtelijke inpassing, programmatische opgaves en een levendige verblijfskwaliteit in het gebied.

Het Spookkwartier biedt de uitgelezen kans voor een duurzame verdichtingsopgave rond het OV-knooppunt. Het gebied biedt ruimte voor circa 100.000 m² programma (nog excl. muziekcentrum), met ruimte voor werken, wonen en voorzieningen, zodat het gebied wordt ontwikkeld als gemengde stadswijk. Ook cultureel programma dat aanvullend is op het programma van het muziekcentrum kan een plek krijgen. Om een goede mix te krijgen wordt naast het muziekcentrum gestreefd naar een verdeling van wonen (40%), werken (40%) en overig programma (20%). Deze verhoudingen liggen nog niet vast, maar geven wel richting aan de mix waarmee een goed en levendig woon-werk milieu bereikt kan worden. Om een levendig gebied te creëren is het van belang om programma te clusteren. Actief programma clustert zich rondom de centrale as van de Parkweg naar het station. Een combinatie van horeca, kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen vullen de eerste laag van de bebouwing. De wisselwerking tussen functies die programmatisch aansluiten bij het muziekcentrum is een

belangrijk onderdeel van de levendigheid op het plein en in het gebied. Het indicatieve programma is gebaseerd op stedenbouwkundige studies op het gebied, maar is nog geen hard gegeven. De precieze omvang en verdeling wordt nader uitgewerkt en vertaald in het vast te stellen stedenbouwkundigplan van het Spoorkwartier.

In het Spoorkwartier is ruimte voor hoogbouw. Zo ontstaat een schaa sprong van de laagbouw van de Rivierenbuurt naar hogere bebouwing richting het station. De maatvoering van de straten van de Rivierenbuurt wordt doorgezet en de ‘stedelijke laag’, heeft dezelfde hoogte als de bebouwing in de Rivierenbuurt (max. 5 verdiepingen). Binnen deze basisstructuur is op een aantal plekken ruimte voor hoogbouw. Deze hoogbouw komt vooral aan de zijde van het busperron. De exacte maatvoering en hoogte zijn onderdeel van de studie.

Natuurlijk willen we een groen en duurzaam Spoorkwartier. Het groen zorgt niet alleen voor het verminderen van hittestress maar ook voor een plus op het vlak van gezondheid en ecologie. De duurzaamheidsopgave bekijken we in samenhang met de opgaven op dit gebied in de Rivierenbuurt. Naast groen op het plein willen we ook in de overige openbare ruimte bijdragen aan de stedelijke biodiversiteit. Zo willen we de zone tussen het nieuwe busperron en de bebouwing van het spoorkwartier als ecologisch zone inrichten om een goede verbinding te vormen met de ecologische structuren rondom het gebied.

Een duurzaam stationsgebied heeft ook een duurzaam mobiliteitssysteem. Daarom wordt in het Spoorkwartier mobiliteit op spierkracht, zoals wandelen en fietsen, gestimuleerd. Het Spoorkwartier is autoluw. De meest directe aansluiting voor autoverkeer is via de insnijding in het Emmaviaduct naar de parkeervoorziening. Grootste parkeervrager in het gebied is het nieuwe muziekcentrum. Samen met het muziekcentrum en de overige functies in het gebied kijken we naar de optimale parkeervoorziening afgestemd op de parkeerbehoefte in het gebied, maar ook of toegevoegde parkeervoorzieningen in dit gebied kunnen leiden tot ontlasting of beperking van parkeervoorzieningen in de binnenstad

Bij de nadere uitwerking van het stedenbouwkundigplan komen we hier uitvoerig op terug.

Muziekcentrum De Nieuwe Poort

Sinds 2018 werken we aan een opvolger voor muziekcentrum De Oosterpoort, De Nieuwe Poort. Vorig jaar kwam daarbij het Spoorkwartier als meest geschikte locatie uit de bus. Inmiddels is duidelijk geworden dat deze locatie inderdaad goede kansen biedt voor zowel Spoorkwartier als de binnenstad. De (boven)regionale uitstraling en programmering van het nieuwe muziekcentrum vragen een goede bereikbaarheid vanaf zowel de ringweg als met het OV. Het muziekcentrum draagt (overdag en buiten

kantooruren) op zijn beurt bij aan de levendigheid van het gebied. Ook fungeert het als trekker voor Het Spoorkwartier en als toegeleider naar zowel de binnenstad als de as Stadspark-Martini Tradepark- MartiniPlaza. Het Spoorkwartier en De Nieuwe Poort versterken elkaar als plekken van ontmoeting en dynamiek en vormen gezamenlijk een aanlokkelijk visitekaartje voor Groningen, juist op de plek waar veel mensen de stad binnenkomen. De uitdaging is te komen tot een zorgvuldige inpassing van het muziekcentrum in het gebied, waarbij speciale aandacht voor de alzijdigheid van het gebouw (geen zichtbare ‘achterkanten’ van het gebouw), open en transparante gevels, aanvullend programma, de parkeervraag en welke bijdrage het muziekcentrum kan leveren aan levendigheid op straat. Het gebouw moet levendigheid uitstralen, zowel tijdens concerten en voorstellingen als op een doordeweekse dag.

Over de voortgang van het nieuwe muziekcentrum, mede in relatie tot de Stationsgebied, informeren we uw raad deze maand in een separate brief.

Insnijding Emmaviaduct

We willen het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het station uit de zuidelijke richtingen (Assen, Emmen) over de A28 en het Emmaviaduct bereikbaar maken. Het busstation is dan minuten sneller bereikbaar uit deze richting.

Het plan voor de insnijding is inmiddels zo ver uitgewerkt, dat we de voorbereidingsfase voor de uitvoering kunnen starten. We zouden graag zien dat zodra het nieuwe busstation in gebruik genomen wordt, ook de insnijding zo snel mogelijk gereed is, zodat de bussen rechtstreeks op het nieuwe busstation zijn aangesloten. In december 2021 vragen wij u een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen.

Ook de Parkweg pakken we aan. In aansluiting op de visie Martini Trade Park van april 2021 willen we bestemmingen als het evenemententerrein Stadspark, MartiniTrade Park en Martiniplaza beter bereikbaar maken door de loop- en fietsverbindingen te verbeteren.

3. Ontwikkelingen Noordzijde

Waar tot voor kort de aandacht uitging naar de herontwikkeling van het Hoofdstation en de zuidzijde daarvan, wordt het belang van een integrale aanpak die zowel het zuidzijde als de noordzijde omvat, urgenter. Door de verhuizing van de bussen naar de zuidzijde van het station ontstaat aan de noordzijde ruimte. Ruimte voor een nieuwe inrichting, nieuwe openbare ruimte, maar ook uitbreiding van ons stedelijk programma. Dat kan in combinatie met slopen, herontwikkelen of transformeren van bestaand vastgoed en herinrichting van het openbaar gebied. We zien programmatisch en stedenbouwkundig ruimte voor een intensiever, meer gemengd stedelijk programma. Het is vooral een werklocatie, tegelijkertijd zien we kansen voor een bredere functiemix met voorzieningen, wonen, ontmoeting en vermaak.

We zien een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied, gelegen aan het water en logisch verbonden met de binnenstad. Het herinrichten van de Stationsweg is een integrale ontwerp-opgave die onderdeel is van de herontwikkeling van het gehele gebied waar de fietser en voetganger centraal staan voor een ongehinderde doorgang tussen stationsgebied en binnenstad.

Het nieuwe Spookkwartier ten zuiden van het station krijgt een eigen karakter waarin het muziekcentrum de hoofdrol speelt aan het nieuwe stationsplein. Aan de zuidzijde ligt het laaggelegen stationsplein, gelijkvloers met het reizigersplein (tunnel) onder de sporen. Via een (rol)trap kan men direct de monumentale stationshal inlopen. Tussen het Hoofdstation en het Groninger Museum ligt een belangrijke opgave om voetgangers en fietsers de juiste kant op te sturen naar of langs de binnenstad, maar vooral om het tot een entree te maken met allure van de binnenstad. De huidige bus infrastructuur en Stadsbalkon hebben een zeer verhard karakter en vertolken niet sfeer van de stad Groningen met goede verblijfsruimte en een prachtige ligging aan het water. Ook valt er op dit moment weinig te beleven. We willen dan ook de transformatie van het gebied aangrijpen om de huidige bus-infrastructuur op te ruimen en te onderzoeken hoe het huidige stadsbalkon en fietsparkeerfunctie ingepast kunnen worden in de ambities die wij hebben in het totale stationsgebied. Op deze stedenbouwkundige as - tussen de binnenstadsas (Folkingestraat - HN Werkmanbrug) en de nieuwe as aan de zuidzijde wordt vol ingezet: dynamiek rond het stationsplein, rust aan het water en minder ruis van de Stationsweg.

Met NS Vastgoed BV, de hoofdeigenaar van de noordzijde, hebben we al in 2018 een intentieovereenkomst gesloten. Afgesproken is dat we gezamenlijk het initiatief nemen tot herontwikkeling van de noordzijde met de ambitie om 'het betreffende gebied te ontwikkelen tot een zeer representatieve ontvangstruimte voor de stad Groningen en haar achterland.'

Samen met NS Vastgoed BV gaan wij verkennen wat de beste samenwerkingsvorm is om tot de verwezenlijking van de ambities te komen. Ook de huidige eigenaren van het bestaande vastgoed en potentieel nieuwe vastgoedgebruikers informeren naar het gemeentelijk gebiedsprofiel.

Glaudé

Onderdeel van de noordzijde is de mogelijke herontwikkeling van de Glauδέlocatie aan de Hereweg. Verschillende onderzoeken wijzen op enerzijds de historische waarde van de Glauδέ panden en de ruimtelijke kansen van de locatie, anderzijds op de grote financiële opgave om de panden (deels) te behouden en te restaureren.

Duidelijk is in ieder geval dat het voor deze panden 'vijf voor twaalf' is. Doen we niets en blijft de huidige situatie voortbestaan, dan gaan de panden nog verder achteruit dat herstel nog kostbaarder en zelfs onmogelijk wordt.

U ontvangt tegelijkertijd met deze brief een brief waarin we u nader inhoudelijk informeren over de herontwikkeling van de Glauδέlocatie.

Gebiedsagenda

Gezien de bovenstaande opgaven en ambities zijn wij van plan om tot een strategische en kaderstellende gebiedsagenda/masterplan te komen voor het gehele stationsgebied.

Met deze agenda geven we inzicht in onze ambities en randvoorwaarden bij de komende ontwikkelingen en transformaties. In de gebiedsagenda leggen we naast de ambities de cruciale onderwerpen vast als de fasering en de bekostiging van de opgave.

Daarnaast is zij een uitnodiging aan derde partijen tot de transformatie van het gebied.

De strategische gebiedsagenda willen wij vormgeven langs de volgende uitgangspunten die gezamenlijk de richting bepalen voor het gebied als geheel:

1. Het stationsgebied fungeert als regionaal OV-knooppunt;
2. Het stationsgebied is de stadsentree en zorgt voor verbinding;
3. Het stationsgebied stimuleert ontmoeting;
4. Het stationsgebied is groen en duurzaam

De strategische gebiedsagenda voor het stationsgebied bevat de uitwerking van de (ruimtelijke) opgaven, de fasering daarvan, de gemeentelijke rol daarin als ook de financiële impact in relatie tot de gemeentelijke meerjarenbegroting. De strategische agenda bepaalt straks het kader waarbinnen deelprojecten als de huidige noordzijde van het station, Glauδέ, insnijding Emmaviaduct en de herinrichting van de Parkweg verder worden uitgewerkt en richting uitvoering worden gebracht.

Bij het realiseren van onze inhoudelijke ambities voor het totale gebied hebben we de-totale uitvoeringskosten nog niet in beeld, maar bestaat de mogelijkheid van hoge gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte. Om alle ambities mogelijk te maken zijn forse investeringen nodig. In het financiële gemeentelijke meerjarenbeeld zijn op dit moment hiervoor nog geen middelen voorzien. De plankosten voor het opstellen van de strategische gebiedsagenda worden gedekt door de daartoe aangewezen budgetten uit het SIF. Na uitwerking van de plannen kunnen de investeringskosten hiervan worden bepaald en op termijn zullen bij uw raad de benodigde kredieten voor de (publieke)investeringen worden aangevraagd (o.a. herinrichting Parkweg, Glauδέ, etc.). Naast de genoemde investeringen wordt eveneens de grondexploitatie Spoorkwartier aan de raad ter besluitvorming voorgelegd.



Voor de dekking van de gemeentelijke kosten daarna wordt verwezen naar het voorstel Strategie Werklocaties en de daarin benoemde financiële opgaaf voor het stationsgebied voor de gemeentelijke meerjarenbegroting.

Vervolg

De volgende thema's worden uitgewerkt en ter besluitvorming aan u voorgelegd:

- Het vaststellen van de strategische agenda stationsgebied (zomer 2022).
- Het vaststellen van het stedenbouwkundig plan Spoorkwartier (zomer 2022).
- Het plankostenkrediet voor de insnijding Emmaviaduct (december 2021). Besluitvorming op de Glaudeflocatie en Muziekcentrum de Nieuwe Poort zullen een eigen planning daarin hanteren.

Participatie

Wij gaan voorafgaand aan de besluitvorming op de gebiedsagenda een gedegen participatietraject doorlopen, waarbij we alle belanghebbenden zorgvuldig zullen betrekken. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundigplan voor het Spoorkwartier zal de participatie worden geïntensiveerd met onder andere de vertegenwoordiging uit de Rivierenbuurt. Voor het muziekcentrum zal een separaat participatieplan worden opgesteld.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.