Gebiedsgericht omgevingsprogramma Spoorkwartier



Gemeente Groningen

Conceptversie: 14/10/2026

1. Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Reikwijdte planvoornemen 6
1.2 De beleidscyclus van de Omgevingswet 6
1.3 De Omgevingsvisie Levende Ruimte 7
1.4 Het gebiedsgericht omgevingsprogramma Spoorkwartier 8
1.5 De omgevingsvergunningen 8
1.6 Leeswijzer 9
2. Huidige en gewenste situatie 10
2.1 Huidige situatie en historie 10
2.2 Ambities voor het Spoorkwartier 12
2.3 Ruimtelijke opzet en uitwerking openbare ruimte 13
2.4 Ruimtelijke opzet en uitwerking kwadranten 18
2.5 Thematische planuitwerking 21
2.5.1 Wonen, werken en voorzieningen 21
2.5.2 Mobiliteit 22
2.5.3 Ecologie en groen 26
2.5.4 Klimaatadaptatie 28
2.5.5 Gezondheid 30
2.5.6 Energie 31
3. Plankaart en criteria 34
4. Juridisch-planologisch kader 34
4.1 Kaders vanuit gemeente Groningen 34
4.1.1 Bestemmingsplan Hoofdstation Groningen 35
4.1.2 Bestemmingsplan Oud Zuid 36
4.1.3 Bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen 36
4.1.4 Bestemmingsplan Herziening Parkeren 2021 37
4.1.5 Het nieuwe deel omgevingsplan 37
4.1.6 Verordeningen 40
4.2 Kaders vanuit provincie Groningen 41
4.3 Kaders vanuit waterschap Hunze en Aa's 42
4.4 Kaders vanuit rijksoverheid 43
5. Beleidskader 44
5.1 Rijk, provincie en waterschap 44
5.2 Gemeentelijk beleid – Omgevingsvisie 45
5.3 Gemeentelijk beleid – Beeldkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit 45
5.4 Gemeentelijk beleid – thematisch 46
5.4.1 Wonen, werken en voorzieningen 46
5.4.2 Mobiliteit 48
5.4.3 Ecologie en groen 49
6. Beoordeling omgevingsaspecten 52
6.1 Toets aan mer-wetgeving 52
6.2 Omgevingsaspecten – thematisch 53
6.2.1 Wonen 53
6.2.2 Werken en voorzieningen 56
6.2.3 Sociale veiligheid en gezondheid 57

6.2.4 Mobiliteit ... 58
6.2.5 Groen, ecologie en klimaatadaptatie ... 59
6.2.6 Water ... 62
6.2.7 Archeologie en cultuurhistorie ... 63
6.2.8 Duurzaamheid en energie ... 66
6.2.9 Milieuzonering ... 67
6.2.10 Bodem ... 68
6.2.11 Geluid en trillingen ... 69
6.2.12 Geur ... 70
6.2.13 Luchtkwaliteit ... 70
6.2.14 Omgevingsveiligheid ... 70
6.2.15 Ontplofbare oorlogsresten ... 73
6.2.16 Wind- en lichthinder ... 74
6.2.17 Spuitzones ... 75
6.2.18 Onder- en bovengrondse infrastructuur ... 75
7. Sturingsfilosofie ... 77
7.1 Waarom een gebiedsgericht omgevingsprogramma? ... 77
7.2 Totstandkoming van dit omgevingsprogramma ... 78
7.2.1 De conceptversie – wensen en bedenkingen raad ... 78
7.2.2 De ontwerpversie – zienswijzen omgeving ... 79
7.2.3 De definitieve versie ... 79
7.2.4 Actualisatie van dit omgevingsprogramma ... 79
7.3 Het omgevingsprogramma en de welstandsnota ... 80
7.4 Fasering ... 81
7.5 Organisatie ... 81
7.6 Vergunningenplan ... 82
8. Uitvoerbaarheid ... 84
8.1 Participatie ... 84
8.2 Financiële uitvoerbaarheid ... 86
8.3 Meten, monitoring en evaluatie ... 87
9. Toets ETFAL (Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties) ... 88

1. Inleiding

Groningen is de grootste stad van Noord-Nederland. Het Hoofdstation van Groningen vervult een belangrijke rol in het functioneren van stad, gemeente en de omliggende regio. Het stationsgebied is de plek waar de stad en de regio elkaar ontmoeten, sociaal en economisch. In 2030 groeit het aantal reizigers, mede door de veranderingen aan het treinnetwerk en de bevolkingsgroei van de stad, naar verwachting naar 44.000 treinpassagiers en 50.000 buspassagiers, gezamenlijk goed voor circa 95.000 reizigers per dag. Daarmee is het stationsgebied een ideale plek voor duurzame stedelijke ontwikkeling en verdichting.

De transformatie van het Hoofdstation en de herinrichting van het stationsgebied vormen een buitengewone kans om dit gedeelte van de stad te herontwikkelen tot een krachtig middelpunt van Groningen. Aan de zuidkant van het Hoofdstation komt de nieuwe wijk Spoorkwartier. Het Spoorkwartier wordt een moderne stadswijk met een openbaar plein, woningen, kantoren, horeca en winkels. Het Spoorkwartier, als ontwikkelzone aangegeven in de Omgevingsvisie Levende Ruimte (2021), geeft invulling aan de toenemende woon- en werkbehoefte in de gemeente Groningen. De herontwikkeling van dit gebied is gericht op het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving voor bewoners en bezoekers, met bijzondere aandacht voor vergroening, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Om het Spoorkwartier goed te verbinden met de omgeving is een volwaardige route voor voetgangers en fietsers gewenst tussen de zuidelijke wijken enerzijds en het station en binnenstad anderzijds.

Aan deze verbinding ontstaat gelegenheid voor de ontwikkeling van een stedelijk programma, waarin voorzieningen zoals horeca, werken, onderwijs en wonen samenkomen. Het plangebied grenst aan de Parkweg aan de zuidzijde, de Achterweg aan de oostzijde, het busstation aan de noordzijde en het Emmaviaduct aan de westzijde. Hieronder is het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 | Weergave van het plangebied van het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

De opzet van de openbare ruimte verdeelt het gebied in vier vakken, in dit omgevingsprogramma Spoorkwartier (hierna: omgevingsprogramma) kwadranten genoemd. Elk kwadrant kent een eigen programmatische mix:

- In kwadrant 1 zou achtereenvolgens sprake zijn van een muziekcentrum en een popzaal, met bijbehorende voorzieningen en functies. In Reikwijdte planvoornemen wordt ingegaan op de laatste ontwikkelingen;

- In kwadrant 2 komen voornamelijk kantoren. Ook is er ruimte voor een hotel en wonen;
- In kwadrant 3 komen voornamelijk woningen en is er ruimte voor kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen;
- In kwadrant 4 komen voornamelijk woningen en is er ruimte voor kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Bovenstaande voornemens zijn uitgewerkt in het concept Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier (bijlage 1) waarin de gebiedsambities zijn vastgelegd en een stedenbouwkundig kader is opgesteld. In lijn met de mogelijkheden van de Omgevingswet wordt het stedenbouwkundige kader voor het plangebied onderdeel van het voorliggende omgevingsprogramma. Zie Ruimtelijke opzet en uitwerking kwadranten.



Figuur 1.2 | Indeling van het plangebied in kwadranten (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

1.1 Reikwijdte planvoornemen

Kwadrant 1 van het Spoorkwartier werd in het Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier uit 2024 hoofdzakelijk ingevuld door de Grote Popzaal, met daarbij een gebouwde parkeervoorziening voor het Spoorkwartier en aanvullend woon- en/of werkprogramma. Eerder is de conclusie al getrokken dat een integraal muziekcentrum in het Spoorkwartier niet binnen het financieel kader paste en meerdere grote risico's kende. Tijdens het opstellen van dit omgevingsprogramma is gebleken dat De Grote Popzaal niet in het Spoorkwartier gerealiseerd zal worden[1].

In deze versie van het gebiedsgericht omgevingsprogramma voor Spoorkwartier kan de programmatische invulling van kwadrant 1 en 2 door het wegvallen van De Grote Popzaal en eventuele verschuivingen in functies tussen kwadranten 1 en 2 niet voldoende onderbouwd worden. Ook bevat dit omgevingsprogramma voor kwadranten 1 en 2 nog niet alle stedenbouwkundige uitgangspunten. Dit betekent dat het omgevingsprogramma op een later moment wordt geactualiseerd wanneer de uitgangspunten voor de kwadranten 1 en 2 volledig zijn uitgewerkt.

De uitwerking van de uitgangspunten, ambities en omgevingsaspecten voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier, evenals de detailuitwerking van het toetsingskader van kwadranten 3 en 4 zijn wel onderdeel van deze versie van het omgevingsprogramma.

[1] Zie voor een nadere toelichting De Nieuwe Oosterpoort en De Grote Popzaal stand van zaken

1.2 De beleidscyclus van de Omgevingswet

Om de nieuwe wijk Spoorkwartier mogelijk te maken is een planologische en juridische wijziging nodig voor het gebied. Op dit moment past de planvorming voor het Spoorkwartier niet binnen de regels die gelden voor de fysieke leefomgeving, opgenomen in het omgevingsplan gemeente Groningen (hierna: omgevingsplan). Zie hoofdstuk 4 voor een toelichting hierop.

Sinds 1 januari 2024 geldt in Nederland de Omgevingswet. Dit is een nieuwe wet met regels over de inrichting en het gebruik van de fysieke leefomgeving. De Omgevingswet vervangt de eerder geldende wetgeving waarin regels stonden over de fysieke leefomgeving, zoals de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Wet natuurbescherming (Wnb), de Wet milieubeheer (Wm), de Wet bodembescherming (Wbb) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Om ervoor te zorgen dat beleid voor de fysieke leefomgeving niet eenmalig wordt opgesteld, maar continu wordt ontwikkeld, uitgevoerd, gemonitord en verbeterd wordt gewerkt met een beleidscyclus.

Uit de beleidscyclus volgt dat de planvorming in beginsel start met visievorming in de omgevingsvisie. Vervolgens wordt de visie voor bepaalde gebieden uitgewerkt in gebiedsgerichte omgevingsprogramma's. De logische stap daarna is dat de kaders uit de omgevingsprogramma's worden verwerkt in het omgevingsplan. Het maken van omgevingsprogramma's en het maken van nieuwe regels in het omgevingsplan wordt beschouwd als

beleidsdoorwerking. De ambities uit de omgevingsvisie worden namelijk op detailniveau geregeld in deze twee instrumenten.

Het omgevingsplan is het instrument waarmee het toegestane gebruik van de gronden in een gebied juridisch wordt vastgelegd. Dit betekent niet dat een ontwikkelaar zonder een omgevingsvergunning van start kan gaan met bouwactiviteiten. Om de bouwactiviteiten te mogen verrichten, moet een ontwikkelaar eerst een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (Opa) en soms een omgevingsvergunning voor een technische bouwactiviteit aanvragen. Ook kan het mogelijk zijn dat voor het beoogde gebruik in een gebouw een andere omgevingsvergunning nodig is, zoals een omgevingsvergunning milieubelastende activiteit. Wanneer de ontwikkelaar de benodigde omgevingsvergunningen heeft gekregen, kan de ontwikkelaar beginnen met de bouwactiviteiten.



Figuur 1.3 | De beleidscyclus van de Omgevingswet

1.3 De Omgevingsvisie Levende Ruimte

De gemeenteraad (hierna: raad) van de gemeente Groningen heeft vooruitlopend op de Omgevingswet in 2022 de "Omgevingsvisie Levende Ruimte" vastgesteld. In deze visie wordt op meerdere plekken ingegaan op de transformatieopgaven rondom het Hoofdstation van Groningen. In de visie wordt aangegeven dat vanwege de verplaatsing van het rangeerterrein achter het Hoofdstation naar De Vork (Haren) er een gebied ontstaat waar kansen liggen voor een hoogstedelijk programma, waarin voorzieningen, werken en onderwijs leidend zullen zijn en waarbij een woonprogramma ondersteunend is. Hiermee heeft de raad een visie gevormd voor de herinrichting van het gebied aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Vervolgens is het aan het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) om de visie uit te werken. De uitwerking van de visie gebeurt onder andere met dit gebiedsgerichte omgevingsprogramma.

1.4 Het gebiedsgericht omgevingsprogramma Spoorkwartier

Dit document functioneert als 'gebiedsgericht omgevingsprogramma' voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier en bevat de uitwerking van de visie voor het gebied aan de zuidzijde van het Hoofdstation die de raad in de "Omgevingsvisie Levende Ruimte" heeft vastgesteld. Het omgevingsprogramma bevat kaders voor de planvorming van het Spoorkwartier. Dit zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor beoogde bebouwing, criteria voor de inrichting van het openbaar gebied en de programmatische invulling. In dit omgevingsprogramma worden bovengenoemde kaders gemotiveerd. Hiermee functioneert het programma als beleids- en toetsingskader voor de benodigde omgevingsvergunningen. Dit betekent dat de aanvragen voor omgevingsvergunningen naast relevante wet- en regelgeving moeten voldoen aan dit omgevingsprogramma. In hoofdstuk 7 wordt toegelicht welk doel het omgevingsprogramma dient en hoe het toegepast zal worden na vaststelling.

Het omgevingsplan van gemeente Groningen wordt momenteel niet ingezet voor gebiedsontwikkelingen. Dit heeft te maken met 'de gebiedsgerichte uitrol'. Besloten is dat tot 1 januari 2032 aan het omgevingsplan geen regels worden toegevoegd over de inrichting en het gebruik van de fysieke leefomgeving in 'nieuwe gebieden'[2]. Dit betekent dat de juridische toestemming voor de herinrichting van Spoorkwartier op een andere manier moet worden gerealiseerd. De juridische toestemming wordt uiteindelijk verkregen door verlening van de benodigde omgevingsvergunningen.

[2] Zie voor een nadere toelichting Werkwijze-omgevingswetinstrumentarium.pdf

1.5 De omgevingsvergunningen

Om het Spoorkwartier te kunnen realiseren is vanuit de gemeente juridische toestemming vereist. Het college kan namens de gemeente deze toestemming geven door het verlenen van een omgevingsvergunning. Doordat de beoogde gebiedsontwikkeling van het gebied aan de zuidzijde van het Hoofdstation niet past binnen de regels uit het omgevingsplan, zijn voor de nieuwe invulling van het gebied omgevingsvergunningen 'Buitenplanse omgevingsplanactiviteit' (Bopa) nodig. Met een aanvraag omgevingsvergunning Bopa kan aan het college toestemming worden gevraagd om bouwwerken te realiseren en (gebruiks)functies te mogen uitoefenen die niet binnen de regels van het omgevingsplan passen. Met een verleende omgevingsvergunning Bopa heeft de vergunninghouder toestemming gekregen om gebouwen te bouwen en dat in de gebouwen bepaalde functies mogen worden uitgeoefend die in strijd zijn met het omgevingsplan.

Normaliter faciliteert de gemeente een gebiedsontwikkeling met een wijziging van het omgevingsplan waarmee voor een locatie oude regels vervallen en nieuwe criteria worden toegevoegd. Doordat de gemeente Groningen de huidige omgevingsvisie niet omgevingswetproof acht en het omgevingsplan niet wordt gewijzigd voor het Spoorkwartier, wil de gemeente kaders voor een ontwikkeling vastleggen in het instrument omgevingsprogramma. De motivering die in het omgevingsprogramma staat kunnen de aanvrager(s) van de omgevingsvergunning(en) Bopa gebruiken bij het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning. Vervolgens wordt de aanvraag van een omgevingsvergunning Bopa

door het college getoetst aan het omgevingsprogramma. Als de aanvragen afwijken van hetgeen is opgenomen in het omgevingsprogramma dan dienen deze aanvrager(s) van de omgevingsvergunning(en) Bopa de motivering voor het realiseren van een gebouw en het mogen uitoefenen van een bepaald gebruik op onderdelen zelf aan te vullen.

1.6 Leeswijzer

Dit omgevingsprogramma bestaat uit negen hoofdstukken. Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de geschiedenis van het gebied en het beoogde toekomstbeeld van het Spoorkwartier. Hoofdstuk 3 bevat de plankaart en de bijbehorende criteria die na vaststelling van het omgevingsprogramma worden toegepast. In hoofdstuk 4 wordt het juridische kader voor de vaststelling van het programma beschreven. Hoofdstuk 5 behandelt de relevante beleidskaders die richting hebben gegeven aan de uitwerking van het Spoorkwartier. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de opgave op hoofdlijnen getoetst aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 7 beschrijft de sturingsfilosofie van het omgevingsprogramma, waarna in hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid ervan. Tot slot bevat hoofdstuk 9 de toetsing aan ETFAL.

2. Huidige en gewenste situatie

2.1 Huidige situatie en historie

Het plangebied grenst aan de Parkweg aan de zuidzijde, de Achterweg aan de oostzijde, het busstation aan de noordzijde en het Emmaviaduct aan de westzijde. Hieronder is het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1 | Weergave van het plangebied van het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Voor de komst van het treinstation en het spoor was het gebied onbebouwd. Vermoedelijk is het plangebied, dat direct ten zuiden van de bolwerken[3] en stadsgrachten van de historische stad ligt, afgevlakt om een goed schootsveld te creëren vanaf de bolwerken. Op basis van historisch kaartmateriaal blijkt dat het gehele plangebied tot de tweede helft van de 19e eeuw gebruikt werd als weiland.

In 1866 bereikte het spoor de stad Groningen en opende het eerste eenvoudige treinstation. Het huidige stationsgebouw opende in 1896. Gelijktijdig werd het gebied eromheen ontwikkeld. In het plangebied werd een spoorhaven gegraven (in 1927 weer gedempt), spoorrails en rangeerterrein aangelegd en panden op het rangeerterrein gebouwd.



Figuur 2.2 | Het plangebied van het Spoorkwartier in 1911 (Topotijdreis)

Vanaf de jaren 20 breidde de stad in zuidelijke richting uit door middel van een 'Plan van Uitleg'. De Rivierenbuurt met de Parkweg werd aangelegd en vormde daarmee grofweg de begrenzing tussen de woonwijk en het gebied dat in het teken stond van spoorgerelateerde functies:

- Spoorgebonden gebouwen en technische voorzieningen;

[3] Een uitbouw in een stadsmuur of aarden wal van waaruit verdedigers de vijand konden beschieten.

- Enkele fabrieken en gerelateerde dienstgebouwen;
- Grote gebieden met rails en bijbehorende infrastructuur;
- Bijbehorende parkeerplaatsen.



Figuur 2.3 | Het plangebied van het Spoorkwartier in 1965 (Topotijdreis)


Figuur 2.4 | Het plangebied van het Spoorkwartier in 2014 (Slagboom en Peeters Luchtfotografie)

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' werden een aantal ingrijpende veranderingen voorzien binnen de spoorknoop Groningen. De maatregelen voorzien onder meer in de aanleg van een vierde spoor, uitbreiding van Station Groningen Europapark met een extra zijperron, het doortrekken van de regionale spoorlijnen bij het Hoofdstation, verplaatsing van het spooremplacement naar het buitengebied in Haren (De Vork), de aanleg van een busonderdoorgang en een perrontunnel onder het emplacement bij het Hoofdstation en een zuidentree voor het Hoofdstation. Voor dit project werden grote gedeeltes van het plangebied ingericht als bouw- en opslagterrein. Medio 2026 is het grootste deel van het gebied opgeruimd, wachtend op de ruimtelijke ingrepen vanuit de ontwikkeling van het Spoorkwartier.


Figuur 2.5 | Het plangebied van het Spoorkwartier in 2026 (Slagboom en Peeters Luchtfotografie)

2.2 Ambities voor het Spoorkwartier

Het gebied ten zuiden van het station lag lange tijd geïsoleerd, maar de werkzaamheden vanuit Groningen Spoorzone en de plannen voor het Spoorkwartier bieden nieuwe kansen om dit gebied opnieuw te activeren en onderdeel uit te laten maken van het stedelijk weefsel van de stad. Het Spoorkwartier staat niet op zichzelf, maar staat in verbinding met de omliggende buurten, het station en de binnenstad. Deze verbinding is verder uitgewerkt in de Strategische Agenda Stationsgebied, vastgesteld door de raad in 2023.

Ambities uit de Strategische Agenda Stationsgebied

1. Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit, maar is tegelijkertijd typisch Groningen;
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. Het gebied is autoluw, wat mogelijk gemaakt wordt door een centrale parkeerfaciliteit en eenrichtingsverkeerslussen voor logistiek;
6. Er is samenhang en verbinding tussen het Stationsgebied, de omliggende wijken en de binnenstad.

In het concept Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier, vastgesteld door het college in 2024, zijn zes uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier. De uitgangspunten zijn opgesteld in lijn met de hierboven genoemde ambities.



Figuur 2.6 | Indeling van het plangebied in kwadranten (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Uitgangspunten Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier

1. Duurzame verdichting rondom de OV-knoop – intensief benutten van beschikbare grond en dubbel grondgebruik toepassen waar mogelijk.
2. Lokale inpassing – Gronings, maar met een eigenzinnig karakter. Door rekening te houden met schaal en detaillering sluiten we aan op de omgeving.

3. Gemengd woon-werkgebied met een hoogwaardig, eigen karakter – programmamix met wonen, werken, voorzieningen die leiden tot levendige plinten op de juiste plekken.
4. Op langzaam verkeer gerichte openbare ruimte – voetganger en fietser op één, beperking van particulier autogebruik, slimme logistiek.
5. Duurzaamheidsdoelstellingen waarmaken – een CO_2-neutrale wijk realiseren door duurzaam en circulair bouwen te maximaliseren.
6. Groen en divers stationsgebied – aantrekkelijk en robuust voor mens en dier

Strategisch kader Geleide Groei
In 2024 stelde de gemeenteraad met 'Geleide Groei' het strategisch kader voor de ontwikkeling van de binnenstad vast waarmee het gehele stationsgebied beschouwd wordt als onderdeel van de verruimde binnenstad. Hierdoor kan het college verder sturen op verdichting en programmering van een stedelijke programmamix binnen de kern van de stad Groningen.

In paragrafen 2.3 tot en met 2.5 staat omschreven hoe het plan voor het Spoorkwartier invulling geeft aan de door de raad vastgestelde ambities en uitgangspunten.

2.3 Ruimtelijke opzet en uitwerking openbare ruimte

De openbare ruimte van het Spoorkwartier is bepalend voor het karakter van het gebied. In het ontwerp van de openbare ruimte is een grote rol weggelegd voor het realiseren van de ambities op het gebied van levendigheid, kwaliteit en duurzaamheid. Sociale veiligheid wordt gerealiseerd door het aanleggen van straten en pleinen langs actieve plinten. De opzet en inrichting van de openbare ruimte ondersteunen daarnaast het maken van een op langzaam verkeer gebaseerde stedelijke buurt, en dragen bij aan vergroening, klimaatbeheersing, waterbeheer en biodiversiteit.

Hoofdopzet van de openbare ruimte
In het Spoorkwartier komen de structuur van het Hoofdstation en de Rivierenbuurt samen. De hoekverdraaiing tussen deze stadsonderdelen wordt opgevangen in de vorm van het plein. Vanaf het Tulaplein lopen drie straten (richting Emmaviaduct, Parkweg en Achterweg) de Rivierenbuurt in. Deze straten kennen een maat die bij de buurt past. Het zijn compacte routes op basis waarvan vier bouwkwadranten in het gebied gedefinieerd worden.

Het Tulaplein ligt centraal in het plangebied en verbindt de vier uitvalswegen van het gebied, maar vormt geen continue ruimte met een van deze routes. Het heeft het karakter van een besloten plein in

de stad.



Figuur 2.7 | van linksboven naar linksonder naar rechts: sfeerimpressie: zicht vanaf de reizigerspassage op het Tulaplein – Sfeerimpressie: Zicht vanaf stoep kwadrant 1 op het Tulaplein – Het ontwerp van het Tulaplein op 23 september 2026 (OKRA)

Het Tulaplein brengt de diverse stedelijke functies bij elkaar door toepassing van een bomengrid in een vlak van halfverharding. Op het plein zullen mensen uit de regio, de stad en de buurt verblijven en elkaar ontmoeten. Daarnaast is het een royale toegang tot het Hoofdstation. De verkeerscirculatie en voorruimtes van gebouwen zijn hieromheen georganiseerd in verharding van stenen. Hierdoor ontstaat er op een subtiele manier twee sferen en functies: aankomen in de stad en ontspannen op het plein. In de loop van de ontwikkeling van het plein zullen de functies in de gebouwen rond het plein zorgen voor reuring en stedelijke dynamiek waardoor het plein met recht het meest zuidelijke plein van de binnenstad wordt.

Binnen de gedefinieerde kwadranten worden geen vaste straten vastgelegd. Kwadranten 3 en 4 hebben een groene binnentuin. Per kwadrant zijn er minimaal twee ecologische ingangen zodat diersoorten van het ene groene gebied naar het andere kunnen gaan. Kwadrant 4 heeft 3-5 poorten en/of onderdoorgangen. Deze ingangen mogen in ieder geval niet op de hoeken van het kwadrant liggen. Deze hoeken zijn essentieel voor de omlijning van het centrale plein en mogen daarom niet doorbroken worden.



Figuur 2.8 | Straatbreedtes (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Tussen kwadranten 1 en 2 en het spoor bevindt zich een groene bufferzone. Deze versterkt de ecologische hoofdstructuur en werkt als een buffer tussen het Spoorkwartier en de treinsporen. Ook draagt deze groene zone bij aan een betere luchtkwaliteit, een koeler microklimaat en een kwalitatieve buitenruimte voor de gebruikers van de gebouwen in kwadrant 2.

Hoogteverschillen

Het overbruggen van het hoogteverschil tussen de Parkweg en de

nieuwe reizigerstunnel vraagt om een gebalanceerde aanpak. Toegankelijkheid en inclusiviteit zijn belangrijk bij deze ontwikkeling: iedereen (ook rolstoelgebruikers, ouderen en mensen met buggy's) moet overal kunnen komen via goede, gelijkwaardige, veilige en snelle routes. De meest intensief gebruikte route, van de Parkweg naar het station, heeft over het hele traject een zo laag mogelijk hellingspercentage.

Om het gehele gebied toegankelijk te maken voor elke gebruiker, worden hellingen toegepast met een maximale helling van 3,5%. Dit zorgt ervoor dat rolstoelgebruikers of ouders met kinderwagens comfortabel door het gebied kunnen bewegen. Er moeten horizontale rustpunten gerealiseerd worden, waar de helling 0% is.

Openbaar versus privé
Rondom een station bewegen veel mensen. Het is van belang om duidelijk te maken welke ruimte openbaar, collectief en privaat is. Om unheimische achterkantsituaties te voorkomen is ervoor gekozen om bepaalde delen van het plangebied niet publiek toegankelijk te maken, bijvoorbeeld de strip tussen het spoor en kwadrant 1 en 2. De groene strips zijn ecologische zones en worden ingericht volgens de principes uit de Gemeentelijke Ecologische Structuur en daarom mens-luw. Met een hek of dichte begroeiing wordt de groene zone afgesloten van de publieke ruimte. De groene strips zijn alleen (incidenteel) toegankelijk voor de mensen die wonen of werken in de gebouwen grenzend aan de groene strip. Voor de verschillende gebieden – met name de collectieve binnentuinen in kwadranten 3 en 4 – moeten goede afspraken over beheer en toegankelijkheid worden gemaakt. Hier zou gekozen kunnen worden om het gebied overdag (deels) openbaar toegankelijk te maken.



Figuur 2.9 | Openbare en niet voor iedereen toegankelijke onbebouwde plekken (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)



Figuur 2.10 | Doorsnede van het plein voor de reizigerspassage (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Plein

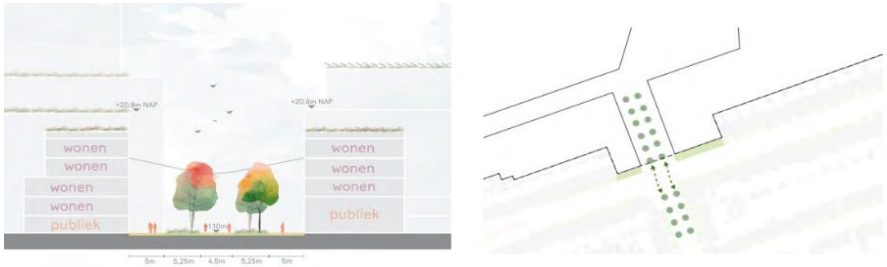
De vergroeningsambitie van de gemeente Groningen wordt op het Tulaplein goed zichtbaar. Het Tulaplein wordt ingericht met een grid van tientallen bomen, wat leidt tot een kalme inrichting van de openbare ruimte en goede oriëntatie. De vindbaarheid van de stationsentree is belangrijk. Hierbij spelen zichtlijnen en goede verlichting een belangrijke rol. Door hoge boomkronen toe te passen, is de stationsentree duidelijk zichtbaar vanuit de verschillende hoeken van het gebied. Voetgangers- en fietsroutes verbinden beide kanten van het station met elkaar.

Het plein werkt als koppelstuk tussen de verschillende straten. Een centrale groene zone biedt plaats aan een plek om te spelen en een kunstproject, om activiteit in de openbare ruimte te stimuleren.

De plinten rondom het plein zijn levendig en er is ruimte voor horeca met terras. De zones langs de gevels in de middag- en avondzon zijn populair en daarom gereserveerd voor een terrasfunctie (zie figuur 2.29 voor afbeelding van de schaduwstudie).

Ingang vanaf Parkweg

De entree van het gebied is tegelijkertijd de aansluiting op de Parkweg. Deze entree wordt vormgegeven als brede en comfortabele straat met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers. Er is ruimte om te flaneren in een groene omgeving en grote mensenstromen kunnen gemakkelijk passeren. De hoeken met de Parkweg vormen een welkome entree naar de wijk. Het programma in de bouwvolumes grenzend aan de overgang bestaat uit woningen, ook is er ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.



Figuur 2.11 | Van links naar rechts: Doorsnede aansluiting vanaf de Parkweg gezien - De plaatsing van de bomen in het Spoorkwartier sluit aan op het ritme van de Rijnstraat (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Zijstraten

Naast een belangrijke route richting het station herbergen de zijstraten ook een combinatie aan woon- en werkactiviteiten. Deze straten hebben een ander karakter dan de centrale as van de Parkweg naar het station. De sfeer is intiemer en meer gericht op wonen. De straten krijgen een groene inrichting. Hierdoor ontstaat passende ruimte om elkaar buiten de drukte van het station informeel te ontmoeten.

Groene strip

De groene zone tussen het spoor en de bebouwing van het Spoorkwartier werkt als een aangename buffer voor mens en dier. Deze zone wordt ecologisch ingericht en sluit aan op de bestaande ecologische structuren rondom het gebied. De groene strip achter kwadrant 2 is ecologisch verbonden met het buspark ten oosten van het Spoorkwartier, zodat dieren vrij kunnen bewegen door de verschillende groengebieden. Om unheimische achterkantsituaties te voorkomen, zijn deze strips enkel toegankelijk voor gebruikers van kwadrant 1 en 2. Deze strips kunnen bijvoorbeeld ingericht worden als kantoortuin of kijkgroen. De groene ruimte tussen spoor en bebouwing wordt niet voor publiek opengesteld. Met aangrenzende

gebruikers dienen afspraken te worden gemaakt over inrichting, gebruik en beheer. Aan de uiteinden van de groene strips komt een met bijzondere zorg ingepaste natuurlijke of ontworpen afscherming.

Binnentuinen in bouwblokken
In kwadrant 3 en 4 bevinden zich collectieve binnentuinen, vanaf de straat bereikbaar via doorgangen in de gebouwen. Deze doorgangen zijn 9 meter breed, waardoor een duidelijke ruimtelijke overgang van de publieke straat naar de collectieve binnentuin ontstaat. De binnentuinen kennen een meer informeel en intiem karakter, met geveltuintjes en voorzieningen voor collectief gebruik, zoals picknickbanken, speelelementen of een buitenkeuken. De binnentuinen dragen bij aan de ecologische opgave: ze vormen een groene contramal van de drukkere straten en bieden de ruimte voor bewoners en werknemers om elkaar buitenshuis te ontmoeten. De wandelroutes door de binnentuinen vormen samen een secundair netwerk voor voetgangers en kunnen gebruikt worden voor een dagelijks ommetje of een kortere route richting het station.

De gebruikers zullen met name de bewoners van de omliggende woonblokken zijn, maar andere buurtbewoners zijn ook welkom. Bij het ontwerpen van de binnentuinen dient rekening te worden gehouden met de perceelafscheidingen van de bewoners, zodat er een betere aansluiting kan ontstaan met de binnentuinen. Hierbij dient sociale veiligheid als uitgangspunt te worden genomen.

Daken
Op sommige daken zal het mogelijk zijn om een functie toe te voegen. Dit hangt samen met de ambities voor dubbel grondgebruik en klimaatadaptiviteit. Sommige daken krijgen een sociale functie en andere daken worden ingericht met technische elementen. De daken van de stedelijke laag zijn toegankelijk voor collectief gebruik door bewoners en werknemers en worden ingericht als daktuinen. De daken van de bovenbouw kunnen verschillende functies herbergen, waaronder groen, waterbuffercapaciteit of energieopwekking.

2.4 Ruimtelijke opzet en uitwerking kwadranten

Het Spoorkwartier biedt een mix van functies, die gemengd worden op vier grote kwadranten. Het gebied zal klimaatadaptief en duurzaam zijn, draagt bij aan vergroening en biodiversiteit en sluit aan bij (ruimtelijke kenmerken van) de naastgelegen woonwijken. Er is daarom gekozen voor een samengesteld gebouwtype, bestaande uit drie verschillende onderdelen: de plint, de stedelijke laag en de bovenbouw. Hieronder worden de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de kwadranten toegelicht.

Rooilijnen

De rooilijnen definiëren de randen van de kwadranten en geven aan tot waar de bebouwing gerealiseerd kan worden. Om de kwadranten 3 en 4 op een goede manier aan te laten sluiten bij de omgeving is een minimale afstand van 25 meter tot de bestaande achtergevel van de gebouwen aan de Parkweg opgenomen. Deze minimale afstand komt voort uit de opzet van de Grunobuurt en Rivierenbuurt en zorgt voor voldoende licht in de woningen, open zicht op de lucht en het behoud van de bestaande houtopstand. De nieuwe bebouwing sluit aan bij de schaal van de gebouwen aan de Parkweg en loopt naar het noorden toe verder op.

De toegangen naar de binnentuinen zijn smaller dan de hoofdstraten en bieden daarmee een intiemere sfeer. Hierdoor wordt benadrukt dat men een ander type gebied betreedt.

Aanvullende richtlijnen voor de variatie in korrelgrootte, uitgeefbare kwadranten en variaties in de rooilijnen en daklijnen worden vastgelegd in de Welstandsnota.



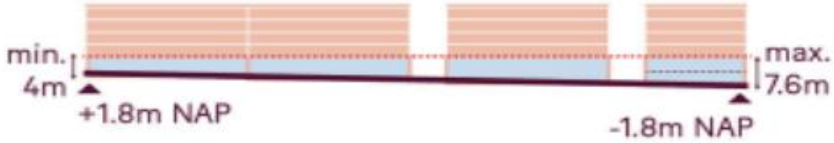
Figuur 2.12 | Rooilijnen. De rooilijn van kwadranten 1 en 2 liggen nog niet vast (Stedenbouwkundig plan Spoorkwartier)

Plinten

De plint wordt gevormd door de aan de openbare ruimte grenzende begane grond van de bouwblokken. De levendigheid van straten en pleinen staat of valt met de levendigheid van de aangrenzende gevels. Er worden daarom hoge eisen gesteld aan de programmering (zie paragraaf 2.5 Thematische uitwerking), de architectonische vormgeving en de toegankelijkheid en transparantie van de plinten en plintgevels. De centrale as bestaat uit een trits van stedelijke ruimtes: het Tulaplein, de bredere overgangszone tussen plein en straten en de doorgang naar de Parkweg. De plinten aan weerszijden van de centrale noord-zuidas zijn het meest levendig en worden bestemd voor horeca, eventueel met terrassen, publieke

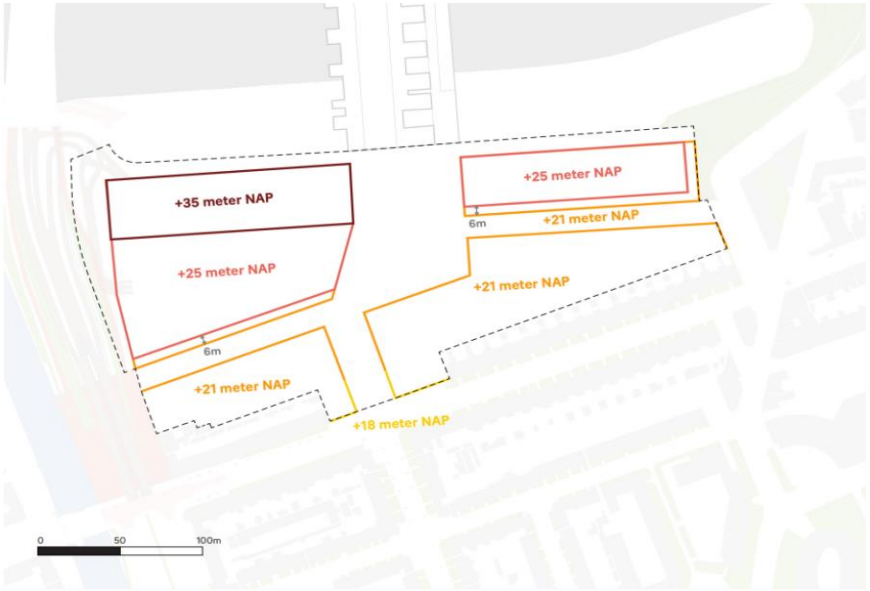
functies, een aantrekkelijk en hoogwaardig commercieel programma en de levendige lobby's van werk- en woongebouwen.

Plinthoogte
De plintlijn is de meest nadrukkelijke lijn in het straatbeeld. We kiezen voor horizontale continuïteit in de plint om een kalm straatbeeld te creëren. Lichte afwijkingen van de plintlijn zijn mogelijk, zolang dat niet ten koste gaat van de horizontale continuïteit. Door de hoogteverschillen in het gebied, leidt dit tot een minimale plinthoogte van 4 meter en een maximale plinthoogte van 7,60 meter in het laagstgelegen deel. Dit biedt flexibiliteit om woningen op de begane grond te transformeren naar andere functies. Bij actieve plinten - met name rondom het stationsplein - is het mogelijk een dubbelhoge plint te ontwerpen.



Figuur 2.13 | Plinthoogten in het plangebied (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Bouwhoogte stedelijke laag
De stedelijke laag sluit aan bij de omliggende wijken door het doortrekken van de maatvoering en het karakter. Dit gebeurt door de stedelijke laag geleidelijk op te hogen. De laagste bouwhoogte van 18 meter is vergelijkbaar met de nokhoogte van de bebouwing langs de Parkweg. Deze hoogte laat voldoende flexibiliteit voor het inpassen van meerdere functies - bijvoorbeeld het variëren van verdiepingshoogten en groene of waterbufferende daken. Hiermee sluit het project aan bij de ambitie om (economisch en ecologisch) toekomstbestendig te ontwerpen.



Figuur 2.14 | Bouwhoogte stedelijke laag (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Bouwvolume en aantallen
De stedenbouwkundige richtlijnen bepalen mede het indicatief programma van 84.000 m² exclusief kwadrant 1. Binnen dit indicatief programma is er flexibiliteit voor diverse gebouwtypen, voor het maken van ruimte tussen afzonderlijke gebouwen, voor binnenhoven, patio's en voor gevelhoogtevariaties. Het stedenbouwkundig kader laat meerdere ontwikkelingen per kwadrant toe.

Er wordt een levendige mix van functies nagestreefd. Daarom wordt voor onder andere wonen, werken, educatie en horeca een plek

gevonden in het gebied. Het Spoorkwartier wordt een buurt met een gecombineerd woon-werkmilieu, dat levendig
en hoogstedelijk aandoet, met een breed scala aan woningen en werkplekken.

Bouwhoogte bovenbouw
De bouwhoogte in het gebied loopt geleidelijk op vanaf de grens met de Rivierenbuurt richting het station. Op deze manier wordt er op een zorgvuldige manier invulling gegeven aan het te bouwen programma.

De bebouwing in het plangebied moet aansluiten op de bebouwing in de Rivierenbuurt. Er wordt een minimale bouwafstand aangehouden tot aan de bestaande woningen aan de Parkweg, waardoor voldoende lichtinval en minimale schaduwwerking van de nieuwbouw gegarandeerd wordt. Ook wordt hierdoor het effect van de terugliggende bovenbouw geminimaliseerd en hebben bewoners vrij zicht op de open lucht.



Figuur 2.15 | Envelop met maximale bebouwingshoogten (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Setbacks
Om voldoende dichtheid en het gewenste bouwprogramma te realiseren, maar tegelijkertijd ook het karakter van het straatbeeld en de omliggende wijken te behouden, worden setbacks aan de straatzijde toegepast in de bovenbouw. Op deze manier ligt de bovenbouw iets terug van de rooilijn en wordt de visuele impact van deze hoogbouw vanuit het straatbeeld beperkt.



Figuur 2.16 | Setbacks van de bovenbouw (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Kwadrant 1
Gereserveerd.

Kwadrant 2
Gereserveerd.

Kwadrant 3 en 4

Deze kwadranten zijn geschikt voor het ontwikkelen van woningen in de stadse levendigheid met een kalme en groene binnentuin, op loopafstand van regionaal en lokaal openbaar vervoer, culturele voorzieningen, onderwijs en andere stedelijke voorzieningen. De kenmerken van deze kwadranten – zoals breedte en bouwenvelop – faciliteren een scala aan gebouwtypologieën die hier gerealiseerd kunnen worden. De zijde van kwadrant 3 die aan het Emmaviaduct ligt, is ook geschikt voor kantoren.

De kwadranten liggen op de hoek van het stationsplein en grenzen aan twee nieuw te maken zijstraten. Dit biedt de mogelijkheid actieve plinten met een variëteit aan functies te realiseren, waarbij woningen in de hoger gelegen lagen leiden tot levendigheid op meerdere niveaus. In de zijstraten bevinden zich met name woningentrees in de plint, met ruimte voor voorzieningen.

Er wordt gestreefd naar intieme, rustige binnentuinen. De grootte en vormgeving van de binnentuinen spelen hierin een belangrijke rol. Door middel van een studie naar het geschikte formaat van de binnentuinen zijn binnentuinen van 1000-1200 m² het meest geschikt gebleken. Vanwege het langgerekte karakter van kwadrant 4 wordt er hier ruimte gereserveerd voor twee binnentuinen van dit formaat, afhankelijk van de precieze verkaveling.

De binnentuinen zijn voornamelijk bedoeld voor buurtbewoners. Ze vormen een ontmoetingsplek en een veilige plek voor kinderen om te spelen. De gevelzone aan de binnentuinkant wordt gemarkeerd door smalle privéterrassen en -tuintjes, die subtiel overgaan in de collectieve binnentuin. De verbindingen tussen de publieke straten en de intiemere binnentuinen zijn zo vormgegeven dat de kleinschaligheid van de binnentuinen benadrukt wordt.

2.5 Thematische planuitwerking

2.5.1 Wonen, werken en voorzieningen

Wonen

De woningmarkt in Groningen is in trek; er is meer vraag dan aanbod. Er is vooral vraag naar woningen in stedelijke milieus. De woningkwaliteit en het kunnen wonen in het gewenste woonmilieu staan hoog op de prioriteitenlijst bij woningzoekers.

Gepland programma	
39%	Kantoren
7%	Hotel / Onderwijs
5%	Plintprogramma
49%	Wonen
83.720 m²	Totaal programma

Tabel 2.1: gepland programma Spoorkwartier

Het Spoorkwartier is gezien zijn centrale ligging en goede bereikbaarheid bij uitstek een gebied om te wonen. Het streven van de gemeente is om verschillende doelgroepen in een gezonde mix een plek te bieden in de Groningse wijken. Alhoewel de vraag naar stedelijke woonmilieus vooral bij jongeren/starters vandaan komt, kunnen in het Spoorkwartier ook andere doelgroepen bediend worden zoals jonge, stedelijk georiënteerde gezinnen en vitale senioren. Een plek dicht bij OV-verbindingen en de voorzieningen van de binnenstad kan voor iedereen aantrekkelijk zijn. De huidige plannen voor het Spoorkwartier voorzien in de realisatie van ongeveer 400 woningen met oppervlaktes variërend van minimaal 50 tot 130 m². Het stationsgebied is daarnaast aangewezen als pilotlocatie voor een beperkt aantal kleine woningen met een woonoppervlakte van 35-50 m². Er wordt ingezet op een woonprogramma met verschillende prijssegmenten. Gezien de opbouw van de omliggende wijken wordt in het Spoorkwartier ten minste 20% sociale huur toegevoegd.

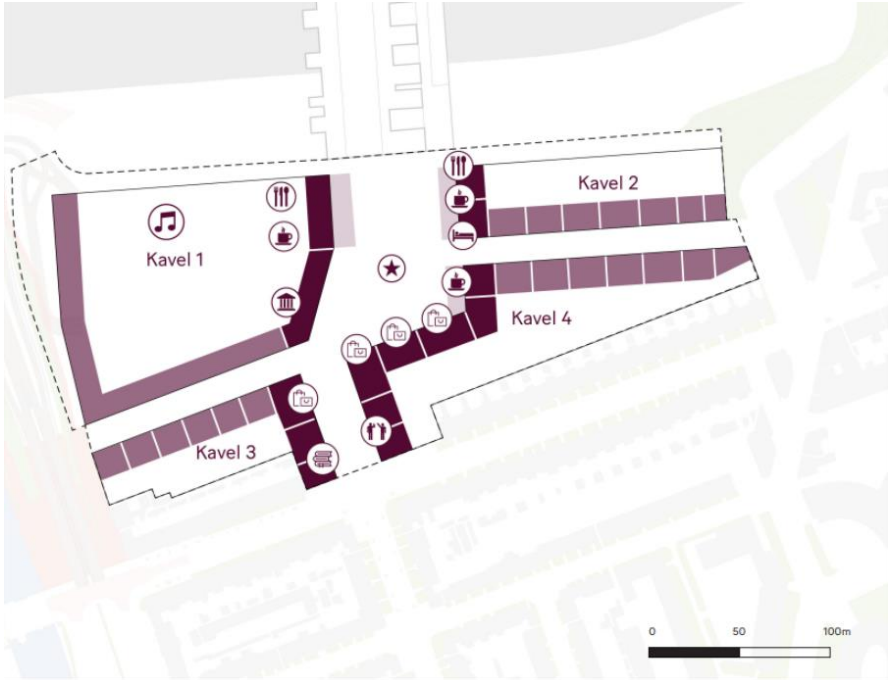
Werken

De ontwikkeling van het Stationsgebied is voor Groningen dé kans om een topkantorenlocatie te creëren. In het plangebied is een fors aanbod aan goede locaties (ca. 30.000 m²) in verschillende afmetingen. Met name grootschalige kantoren, zoals nationale en regionale hoofdkantoren, hebben behoefte aan stationslocaties. Daarnaast is er ook ruimte voor kleinere gebruikers in multi-tenant kantoorgebouwen, waarbij er kansen liggen om gedeelde voorzieningen in de plinten te maken. Gezien de positionering van het stationsgebied zien we (semi) overheidsdiensten en bedrijven in de zakelijke dienstverlening als meest kansrijk.

Kwadrant 2 is primair gereserveerd voor de ontwikkeling van kantoren en een hotel. Kantoren hebben een actieve en/of transparante plint en vormen een verlengstuk van de openbare ruimte. Aan de westzijde van K2 is een hotel voorzien, waarbij conferentievoorzieningen als brug tussen het publieke plein en de private kantoorontwikkelingen kunnen fungeren.

Plintprogramma

Het actieve plintprogramma clustert zich rondom de centrale as vanaf de Parkweg naar het station. Het plintprogramma bestaat uit horeca, kleinschalige bedrijvigheid, onderwijs- en culturele voorzieningen en lobby's in de eerste laag van de bebouwing. Voor deze concepten moet een goede plek worden gevonden. Op andere plekken vullen wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen en op beperkte schaal detailhandel de plint. Dit leidt tot een afwisseling tussen plinten die overdag levendig zijn en plinten die in de avond levendig zijn. Mocht er meer vraag zijn naar actieve plinten, dan bieden de plinthoogten in de zijstraten flexibiliteit om ook hier actieve plinten te realiseren.

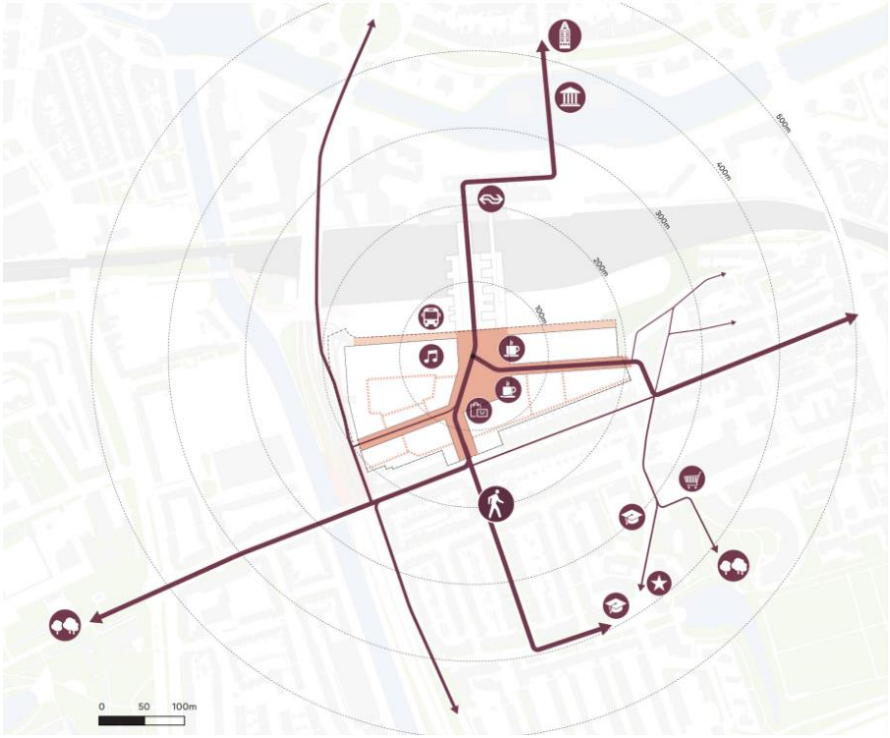


Figuur 2.17 | Mogelijk plintprogramma, kwadrant 1 en 2 worden nog nader onderzocht (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

2.5.2 Mobiliteit

Voetgangers

Het hele gebied wordt ontworpen met actieve vormen van beweging in het achterhoofd. Binnen het gebied zijn alle belangrijke functies en voorzieningen bereikbaar binnen loopafstand. Met de komst van de route onder de sporen door ontstaat een centrale as van het Hoofdstation naar de Parkweg als een comfortabele verbinding voor voetgangers en fietsers. De openbare ruimte moet zowel efficiënte verbindingen als aangename plekken om te verblijven herbergen. Routes worden daarom groen vormgegeven en gaan langs aantrekkelijke plinten.



Figuur 2.18 | Verbindingen voor voetgangers en mogelijke bestemmingen binnen loopafstand van het gebied (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Het gebied kent hoogteverschillen. Om het gebied inclusief en toegankelijk te maken voor iedereen, is hier in het ontwerp van de openbare ruimte rekening mee gehouden. Door middel van flauwe hellingen is elk deel van het gebied toegankelijk voor rolstoelgebruikers of mensen die slecht ter been zijn. Ook moet de openbare ruimte zoveel mogelijk obstakelvrij worden ontworpen. Hoe minder ruimte er voor straatverlichting, meubilair en technische elementen benodigd is, hoe meer ruimte er overblijft voor voetgangers.

Fiets

Het Spoorkwartier is toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De hoofdroutes naar het station worden voor fietsers comfortabel ingericht. Als de nieuwe fietsverbinding naar de Helperzoom gerealiseerd is, zal het fietsverkeer in de oostelijke tussenstraat toenemen. Hiermee wordt het Spoorkwartier aangesloten op de belangrijkste stedelijke fietsroutes van en naar het station. De nieuwe fietserstunnel onder het spoor verbindt de wijk met de binnenstad van Groningen.



Figuur 2.19 | Fietsstructuren in en rondom het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Fietsen kunnen geparkeerd worden in de nieuwe ondergrondse fietsenstalling bij het station en de inpandige fietsenstallingen in de te

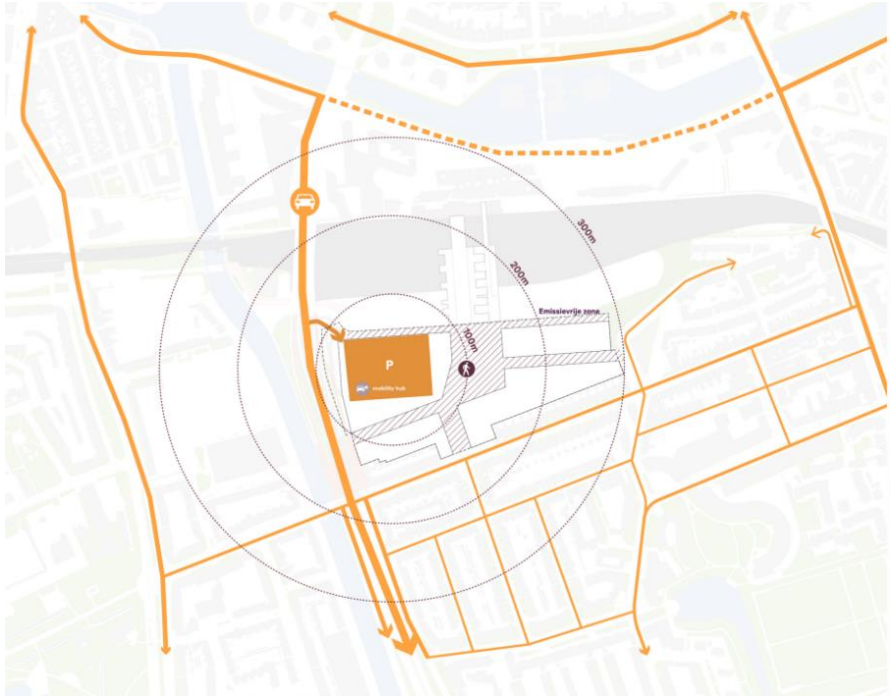
ontwikkelen gebouwen in het Spoorkwartier zelf. Kwadrant 1 biedt ruimte voor een openbare fietsparkeervoorziening, die voldoet aan de CROW-fietsparkeernormen voor het gebied en goed zichtbaar is vanaf de fietsroute. Deze stalling is te gebruiken voor bezoekers van het Spoorkwartier. Fietsen van kantoorgebruikers of bewoners worden inpandig bij de eigen gebouwen geparkeerd.

Auto, deelmobiliteit en parkeren

De gemeente Groningen kiest in haar mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg' (2021) voor meer ruimte voor groen, ontmoeten, fietsers en voetgangers. Dat betekent minder ruimte voor de auto en meer ruimte om te lopen en te fietsen. Hierdoor wordt het veiliger en prettiger om je te verplaatsen in de stad. Er moet meer ruimte komen voor ontmoeting, spelende kinderen, groen, klimaat en biodiversiteit.

Gezien de ligging direct naast de OV-knoop van Groningen is er voor het Spoorkwartier gekozen om ruimte te creëren voor levendigheid en actieve mobiliteitsvormen. Daartoe wordt het autogebruik in het gebied zoveel mogelijk beperkt. De auto is alleen incidenteel welkom in het gebied, bijvoorbeeld voor laden en lossen. De toegang van gemotoriseerd verkeer wordt geregeld met ontheffingen. Autoverkeer kan het gebied bereiken via de insnijding in het Emmaviaduct, die uitkomt bij de noordwesthoek van kwadrant 1. In kwadrant 1 wordt een gedeelde parkeervoorziening gerealiseerd. Daarnaast worden mogelijkheden onderzocht om deelmobiliteitsconcepten toe te voegen aan deze plek voor een extra duurzaam mobiliteitssysteem.

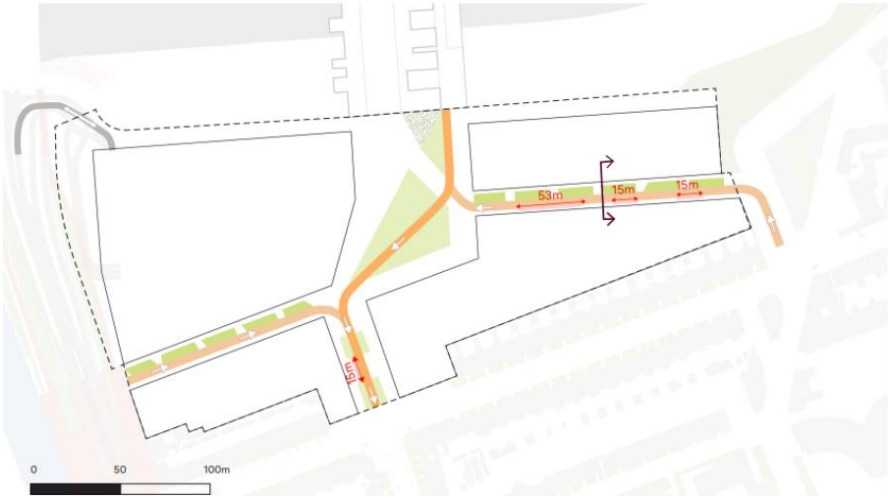
De gebouwde parkeervoorziening vormt de parkeervoorziening voor het gehele gebied. De parkeernormen van zone A uit de Beleidsregel parkeernormen 2024 worden voor het Spoorkwartier gehanteerd.



Figuur 2.20 | Verkeersontsluiting (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Logistiek

Een levendig stationsgebied heeft een goede logistieke aanvoer nodig. Een overzichtelijk systeem minimaliseert de overlast van de aanvoer van goederen. Het logistieke verkeer deelt de ruimte met de fietsers en voetgangers. Het delen van ruimte zorgt ervoor dat de logistieke bevoorrading geen extra ruimteclaim heeft en er buiten leveringstijden geen dode gebieden ontstaan in de openbare ruimte.



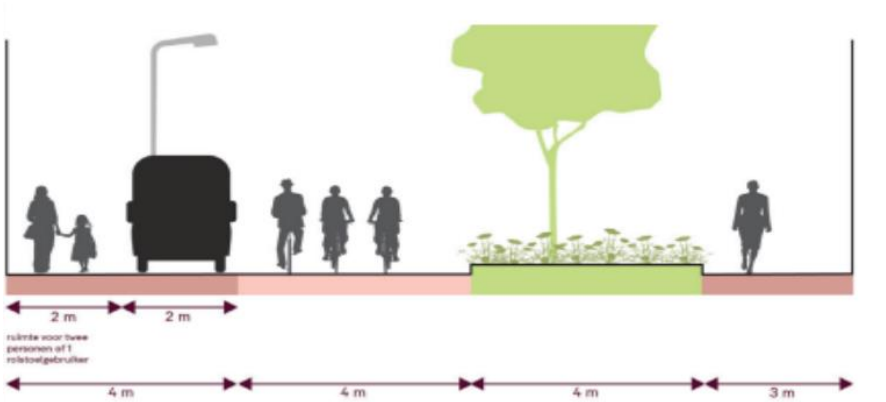
Figuur 2.21 | Schets van de logistieke routes en opstelplaatsen (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Het logistieke verkeer vindt zo beperkt, schoon en efficiënt als mogelijk plaats. Om dat mogelijk te maken, wordt in het gebied – net als in de binnenstad – gebruik gemaakt van venstertijden. Hierdoor wordt voorkomen dat logistieke stromen botsen met grote stromen fietsers en voetgangers (van en naar het station). In het gehele gebied geldt een maximale snelheid van 30 km/u, waarbij gemotoriseerd verkeer te gast is. Het Spoorkwartier wordt een zero-emissie-zone, in overeenstemming met de binnenstad. Dit houdt in dat de logistieke voertuigen die het gebied bevoorraden geen schadelijke uitlaatgassen mogen uitstoten. Voor particuliere personenauto's gelden deze regels niet.

In het gebied zullen ook diensten geleverd worden waarvoor voertuigen het gebied moeten betreden. Denk bijvoorbeeld aan bouw- en klusbedrijven, schilders en storingsmonteurs. Voor deze doelgroep geldt dat de voertuigen tijdens de werkzaamheden niet in de openbare ruimte geparkeerd mogen worden, tenzij deze voertuigen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden. In dat geval mogen de voertuigen gebruik maken van de daarvoor bestemde opstelplaatsen.

Opstelruimtes

Op de hoofdfietsroutes (centrale as en oostelijke zijstraat) is het niet toegestaan op de rijbaan stil te staan met voertuigen. De bestelwagens kunnen (kort) parkeren in de aangegeven logistieke opstelplaatsen. Deze parkeerhavens zorgen ervoor dat er geen opstoppingen ontstaan. In het ontwerp van deze plekken staat flexibiliteit centraal, zodat de ruimte ook gebruikt kan worden door voetgangers wanneer er geen auto geparkeerd staat. De NS-winkels aan de zuidzijde van het station worden via de logistieke hoven of vanaf de opstelplaatsen in de zijstraten bevoorraad.



Figuur 2.22 | Bestelwagens parkeren op de stoep, waarbij voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers behouden blijft. Straatbeeld gezien vanaf de pleinkant richting het oosten (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Ruimte voor alle modaliteiten
De zijstraten zijn 15 meter breed. Aan beide kanten van de straat bevindt zich een stoep met een breedte van 3 tot 4 meter. Dit is de breedte waarop voetgangers (met eventueel kinderwagens) en rolstoelgebruikers elkaar comfortabel kunnen passeren. De rijloper is 4,5 meter breed en ingericht met fietser en voetganger als uitgangspunt voor het ontwerp, waarbij gemotoriseerd verkeer te gast is. De resterende ruimte wordt groen ingevuld. De hiervoor genoemde maten zijn aanpasbaar naar de toekomstige behoefte in het gebied.

2.5.3 Ecologie en groen

Een van de uitgangspunten voor het Spoorkwartier is het realiseren van een natuurinclusieve gebiedsontwikkeling. Het is hierbij van groot belang om waar mogelijk aansluiting te vinden bij groengebieden in de omgeving en voorzieningen voor fauna toe te voegen. De nieuwe groenzones aan de noordkant van het Spoorkwartier versterken en completeren de bestaande ecologische structuur langs het spoor.

In het stationsgebied moet ruimte geboden worden aan diverse soorten flora en fauna. Dit gebeurt door het ontwerpen van beschutte en mensluwe groenzones waar de natuur de overhand heeft. Groen komt op meerdere plekken terug in het plangebied: op het maaiveld, op gevels en daken en in binnen- en privétuinen. Ook in het ontwerp van het nieuwe stationsgebouw speelt groen een belangrijke rol. Dit komt terug in grasdaken, bomen en beplanting.

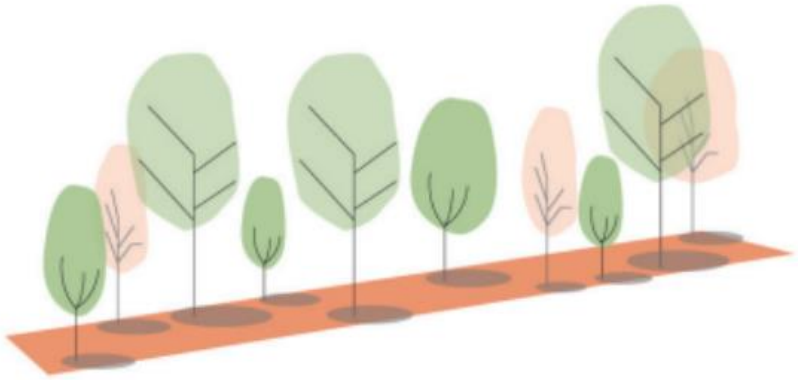
Huidige bomen en bestaand groen
Bomen fungeren als stapstenen voor diverse diersoorten, bieden schaduw en een prettig straatbeeld. Er wordt naar gestreefd zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden, met name monumentale bomen en houtopstanden. Bomen worden alleen verwijderd – en op een andere locatie vervangen – waar behoud onmogelijk is bij realisatie van het Spoorkwartier op basis van de geformuleerde ambities en programmatische uitgangspunten. Bijvoorbeeld door veranderingen in maaiveldhoogte om de routes naar het station te faciliteren, plekken waar de ruimtelijke kwaliteit dusdanig beïnvloed wordt door het behoud van de bomen of waar ruimtelijke ingrepen nodig zijn om de logistiek in het gebied mogelijk te maken.



Figuur 2.23 | Groenstructuur binnen het Spoorkwartier en het omliggende gebied (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Beplanting en bomen
Primair zal de boomstructuur bestaan uit eerste orde bomen volgens

de Groninger bomenlijst. Deze bomen krijgen voldoende ruimte om te groeien. Dit geldt zowel voor bovengrondse als ondergrondse ruimte. Op deze manier krijgen ze voldoende zuurstof, water en ruimte voor wortelgroei en boomkroon. Ook is het uitgangspunt dat de bomen ook overleven in tijden van hitte en droogte. Er worden cultivars[4] geplant die het hele jaar door een kleurrijke beleving geven door bladstructuren, bloemvormen en kleuren.



Figuur 2.24 | In de openbare ruimte worden grote, aaneengesloten stukken bestrating zoveel mogelijk vermeden of voorzien van een bladerdak (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Groen op maaiveld

Groen in een stedelijke omgeving moet een robuust, maar ook zacht karakter hebben. Het moet bestand zijn tegen intensief gebruik van de openbare ruimte en kan hierdoor niet al te kwetsbaar zijn. In de openbare ruimte worden grote, aaneengesloten stukken bestrating zoveel mogelijk vermeden of voorzien van een bladerdak.

De groenzones in en rondom het gebied worden waar mogelijk verbonden met doorgaande groenverbindingen. Dit is niet altijd mogelijk. Bomen en clusters van struiken kunnen fungeren als ‘stapstenen’ tussen groengebieden. Een verbinding in de vorm van stapstenen zal met name gebruikt worden door eekhoorns, vleermuizen, vogels en (boomgebonden) insecten. Groenzones worden altijd in twee verbindingen verbonden met de volgende groenzone, zodat dieren niet dezelfde in- en uitgang hoeven te gebruiken en er een netwerk van groene gebieden ontstaat.

Groene gebouwen en daken

De daken en gevels van gebouwen spelen een belangrijke rol voor de biodiversiteit. Waar de openbare ruimte een meer robuuste inrichting behoeft kan op de daken van gebouwen een echte win-win situatie ontstaan door verblijfsruimte, waterberging, zonne-energie en biodiversiteit op verschillende wijzen te combineren. Het groen is op meerdere niveaus met elkaar verbonden, ook op de daken. Bij het ontwikkelen van de gebouwen moet de Beleidsregel natuurinclusief bouwen gemeente Groningen conform Omgevingswet worden toegepast. De groene daken worden ook gebruikt als buffer voor water. Water heeft hier tijd om in de groene dakbedekking te trekken of te verdampen. Daarna stroomt het water af naar de binnentuinen en groenstroken in de straat.

[4] Cultivars: een plant of een groep planten die op grond van een bepaalde eigenschap of eigenschappen geselecteerd is.

2.5.4 Klimaatadaptatie

Door klimaatverandering hebben we te maken met toenemend extremer weer zoals hitte, droogte en hevige regenbuien. De gemeente Groningen wil dat het prettig en aangenaam leven is in haar wijken en richt daarom de openbare ruimte klimaatadaptief in. Dit gebied moet in de nabije maar ook in de verre toekomst goed functioneren. Vitale functies, zoals de fiets- en voetgangerstunnel en toegangswegen voor hulpdiensten moeten beschikbaar blijven tijdens hevige neerslag. Ook tijdens hitte is de bebouwde omgeving van het stationsplein een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Om hiervoor te ontwerpen worden de meest heftige weeromstandigheden – die ongeveer eens in de 100 jaar voorkomen in relatie tot het veranderende klimaat in 2050 – in acht genomen: hevige regenval, droogte en hitte.

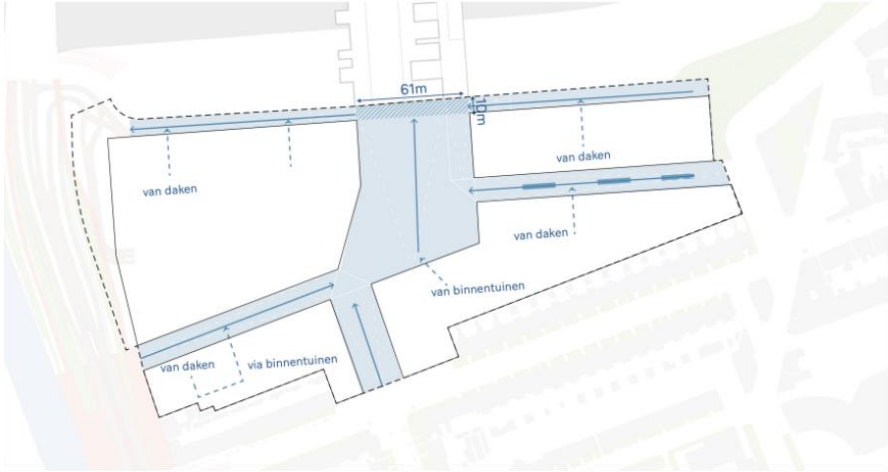
Hevige regenval

De ligging van het gebied leidt tot een grote uitdaging met betrekking tot waterbeheer. Het Tulaplein ligt op het laagste punt van het gebied. De groenstructuur die beoogd wordt heeft een bufferwerking, maar rekening houdend met de hellingen en grondwaterstand zijn technische oplossingen nodig. In het Tulaplein wordt een waterkelder aangelegd waarmee wordt voorzien in het tijdelijk opvangen van vuil- en hemelwater bij extreme neerslag en/of calamiteiten. Daarnaast voorziet de kelder in een waterbuffer (gevuld bassin) waarin een watervoorraad beschikbaar is voor beplanting, waarmee groeiplaatsen in droge perioden kunnen worden bewaterd.

De gebiedsinrichting vraagt op het gebied van water om twee verschillende benaderingen. In het verdiepte deel (Tulaplein en de aanliggende hellende straten die daarop aansluiten) geldt dat waterveiligheid de hoogste prioriteit heeft. Het verdiepte deel vormt een onderbemaling en de focus ligt daarbij op het verantwoord verwerken van water, zodat de verdiepte reizigerspassage van het Hoofdstation te allen tijde vrij blijft van water.

De kwadranten liggen over het algemeen hoger. Daken en groene gebieden worden zo ingericht dat het water wordt vastgehouden en benut in het gebied. Waterberging vindt waar mogelijk plaats door groendaken en in de tuinen. Verharding kan op een enkele locatie afstromen in de groenstroken in de openbare ruimte, maar zal overwegend via kolken en een ondergronds rioolsysteem afstromen op de waterkelder

De waterkelder bedient het hele gebied behalve de kwadranten 1 en 2. Het regenwater vanaf deze daken wordt rechtstreeks naar het Noord-Willemskanaal afgevoerd.



Figuur 2.25 | Het watersysteem van het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Droogte

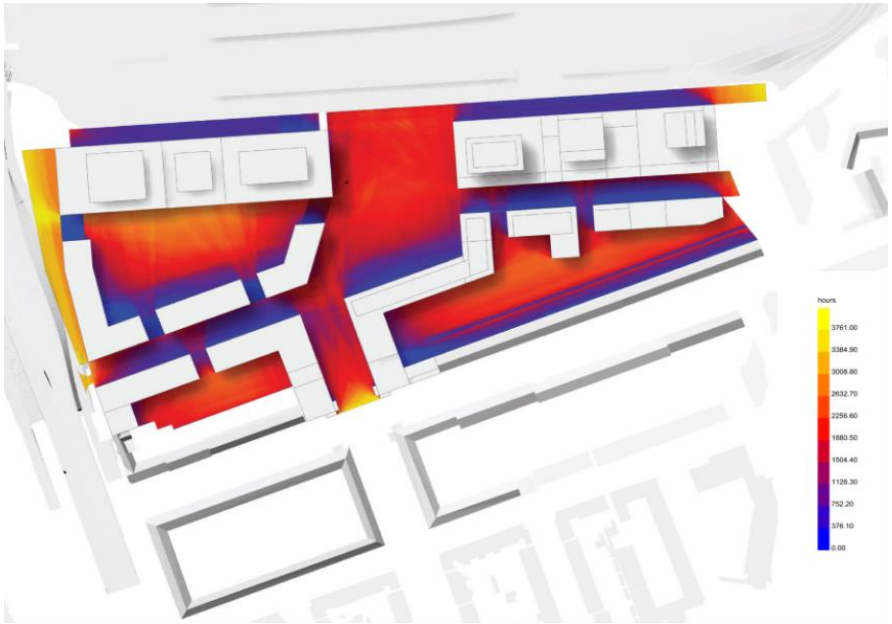
Extreme weersomstandigheden zullen in de toekomst steeds vaker voorkomen. Naast hevige regenval zullen ook perioden van droogte een rol spelen, met eens per tien jaar een potentieel neerslagtekort van 300 millimeter. De openbare ruimte en beplanting moeten hiertegen bestand zijn. Tijdens langere perioden van droogte – zoals de zomer – is wateraanvulling nodig om de vegetatie niet te laten uitdrogen. Het water dat ligt opgeslagen in de waterkelder kan gebruikt worden om de bomen op het stationsplein van extra water te voorzien. Tijdens de natte periode (wintermaanden) is de vegetatie zelfredzaam.

Hitte

Op dagen dat de zon op z'n hoogst staat (mei – juli), moet er ten minste in 50% van het plangebied schaduw gecreëerd worden door bomen en begroeiing. Basisprincipes voor het koelen van het gebied zijn “ventileren, blokkeren en verkoelen”. Groenvoorzieningen kunnen zowel in de openbare ruimte als op gebouwen bijdragen om het gebied te koelen. Gebouwen dragen zelf ook bij aan de hoeveelheid schaduw in het gebied. Verticaal groen op de gevels en bomen op de daken zorgen voor verkoeling op de meest blootgestelde plaatsen. Groen op daken valt goed te combineren met energieopwekking door zonnepanelen.

Bezonning en schaduw

De positionering van openbare ruimte en gebouwvolumes houdt rekening met het stedelijk hitte-eiland effect[5]. Er wordt gestreefd naar een balans van schaduwrijke en zonnige plekken in het gebied, waardoor een spectrum van comfortabele zones ontstaat. Hierdoor ontstaan verschillende microklimaten, die een prettige verblijfplek bieden aan verschillende mensen, dieren en planten. De zijstraten hebben een breedte van 15 meter breed. De bezonningsanalyses wijzen uit dat dit breed genoeg is om zoninval in de straat en op de gevels van het noordelijke blok te hebben. Hierdoor ontstaan prettige en lichte straten. Daarnaast zijn er plekken in het gebied die gedurende de middag veel zon pakken. Op deze plaatsen is ruimte gereserveerd voor horeca en terrassen.



Figuur 2.26 | Aantal uren direct zonlicht per jaar (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

[5] Het hitte-eiland effect (Urban Heat Island) is het verschijnsel dat het in steen tot wel 4 graden warmer is dan op het omliggende platteland.

2.5.5 Gezondheid

Dit omgevingsprogramma combineert het streven naar stedelijke dichtheid en levendigheid met het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij staat een goede balans tussen levendigheid en rust centraal. Het Spoorkwartier is een leefomgeving die rekening houdt met allerlei doelgroepen, leeftijden en leefstijlen, zoals ouderen, starters, jongeren en families. De openbare ruimte wordt ontworpen met het oog op gebruik door iedereen, ook door mensen met een beperking.

Er zijn diverse aspecten die de gezondheid van een persoon bepalen, waaronder de leefstijl, sociale context en eigenschappen van de leefomgeving. Groningen heeft zes kernwaarden gedefinieerd voor een gezonde stad: Actief Burgerschap, Bereikbaar Groen, Actief Ontspannen, Gezond Verplaatsen, Gezond Bouwen, Gezonde Voeding. Dit stedenbouwkundig plan integreert de kernwaarden van de G6 van Gezonde Stad Groningen. Er zijn vier typen ruimtelijke maatregelen die worden uitgevoerd om aan die kernwaarden te voldoen.

Omgevingskwaliteit: schone lucht en omgeving

- Zero-emissie verkeer in het gebied en veel beplanting zorgen voor een goede luchtkwaliteit;
- Het gebied biedt verschillende, comfortabele microklimaten die gezamenlijk bijdragen aan de vermindering van hitte-eiland effect. De boomaanplant zorgt voor afwisseling tussen schaduwrijke en zonnige plekken;
- Een geavanceerd systeem zorgt voor droge voeten in het gebied en bescherming tegen overstroming;
- Bij het plaatsen van functies wordt rekening gehouden met wooncomfort en dus het minimaliseren van geluids- en lichtvervuiling. De groene strip zorgt voor visuele- en geluidsbescherming ten opzichte van de treinen. De woningen zijn georiënteerd op rustige binnentuinen en hofjes;
- Er is grote behoefte aan groen in stedelijke gebieden, o.a. in reactie op de verstening van de stad. Groen biedt diverse fysieke en mentale gezondheidsvoordelen. Bomen en beplanting nemen CO_2 op en zuiveren daarmee de lucht. Plekken met een hoge dichtheid aan groen kennen daardoor een sterk verbeterde luchtkwaliteit.

Sociaal sterk en mentaal welzijn

- Er worden verschillende ontmoetingsplekken in kwalitatieve openbare en collectieve ruimte voorgesteld, waar men elkaar kan ontmoeten en waar sociale interactie gestimuleerd wordt, bijvoorbeeld op het buurtplein;
- De openbare ruimte kent een netwerk van formele en informele ruimtes waartussen beweging gestimuleerd wordt via de hoofdstraten en informele, secundaire wandelroutes. Op het buurtplein is een speelgelegenheid voor alle leeftijden. Deze plek fungeert als ontmoetingsplek voor de wijkbewoners en de bezoekers van het gebied;
- De collectieve binnenhoven worden ingericht met sport- en spelelementen die zowel voor kinderen als volwassenen gebruikt kunnen worden. Doordat het gebied autoluw is (zie hoofdstuk 6), kunnen kinderen vrij bewegen en spelen en zijn ze niet enkel gebonden aan hun eigen bouwblok. Ook liggen de entrees en ramen van woningen aan de binnentuinen, waardoor (sociale) veiligheid en toezicht ontstaat;
- Tussen het plein en de Parkweg wordt een uitnodigende gebiedsentree gecreëerd.

- Collectieve binnentuinen en daken zijn plekken waarin buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten. Ontmoeting met de buren gaat de strijd aan met eenzaamheid. Een informele inrichting, zoals volkstuintjes waar men zelf aan de slag kan, kunnen bijdragen aan sociale cohesie en mentaal welzijn;
- Daarnaast stimuleert (de associatie met) natuur het mentale welbevinden.

Beweging en gezonde verplaatsing

- Door het realiseren van een autoluw gebied met veilige wandel- en fietsroutes wordt de actieradius van voetgangers en fietsers vergroot. Met name voor ouderen, kinderen en mensen die slecht ter been zijn.
- Goede fiets- en wandelroutes met rustplaatsen, schaduw en voldoende zicht zorgen voor een prettige beleving.

Inclusiviteit

- Door het bouwen rondom een OV-knooppunt wordt de actieradius en de nabijheid van voorzieningen vergroot;
- De wijk kenmerkt zich door haar veiligheid en kindervriendelijkheid omdat autoverkeer slechts beperkt toegestaan is en de gemeenschappelijke tuinen via looproutes met elkaar verbonden zijn;
- Het gebied biedt ruimte aan personen met een beperking of ouders met kinderwagens, omdat in het gehele gebied hellingen van maximaal 3,5% worden toegepast en de ingangen altijd gelijkvloers zijn. Deze groep hoeft geen aparte omweg te nemen, maar iedereen kan gebruik maken van dezelfde routes;
- Sociale veiligheid wordt gecreëerd door bij de plaatsing en keuze van bomen en struiken rekening te houden met zichtbaarheid en schaduw. Hiermee worden donkere hoekjes waar men zich kan verschuilen voorkomen. Ook zorgen grondgebonden woningen en actieve plinten voor 'ogen op de straat', wat bijdraagt aan het gevoel van veiligheid voor passanten.



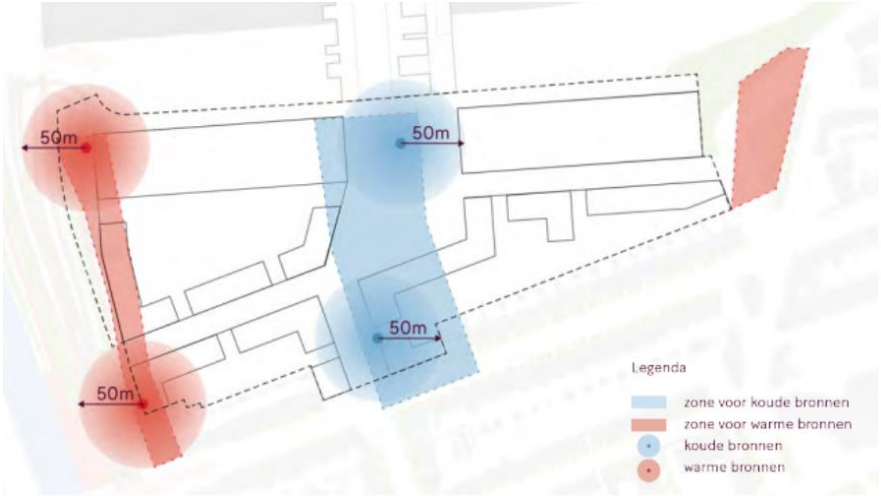
Figuur 2.27 | Gezondheidsprincipes van het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

2.5.6 Energie

De gemeentelijke ambitie is om in 2035 aardgasvrij en CO_2-neutraal te zijn. Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Een geschikte techniek om aan de BENG eisen te voldoen is collectieve warmte-koude-opslag (WKO) in combinatie met een distributiesysteem met bronwater als onderdeel van de ondergrondse nutsvoorziening.

Uit het Bodemenergieplan Stationsgebied blijkt dat een WKO-systeem toegepast kan worden in het Spoorkwartier. Een bodemenergieplan biedt de mogelijkheid om de ondergrondse inrichting van het gehele Stationsgebied met betrekking tot bodemenergiesystemen te regisseren met als doel optimaal gebruik te maken van de ondergrond voor bodemenergie. Op basis van de in het bodemenergieplan gestelde eisen en randvoorwaarden is een nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van één of meerdere WKO-systemen in het Spoorkwartier[6]. Er is gekozen voor het volledig collectieve scenario: 2 doubletten van een koude en warme bron die warmte leveren aan alle gebouwen in het Spoorkwartier.

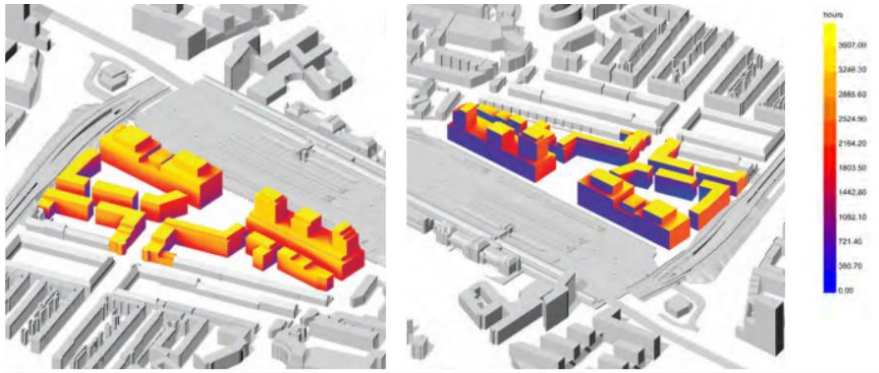
Overigens is een WKO-systeem niet alleen geschikt voor het verwarmen van woningen. Bij warm weer kan het systeem ook voor koeling gebruikt worden. Met de collectieve WKO is de minimale hoeveelheid bronnen ingepast en is dus de minste ruimte nodig in de ondergrond.



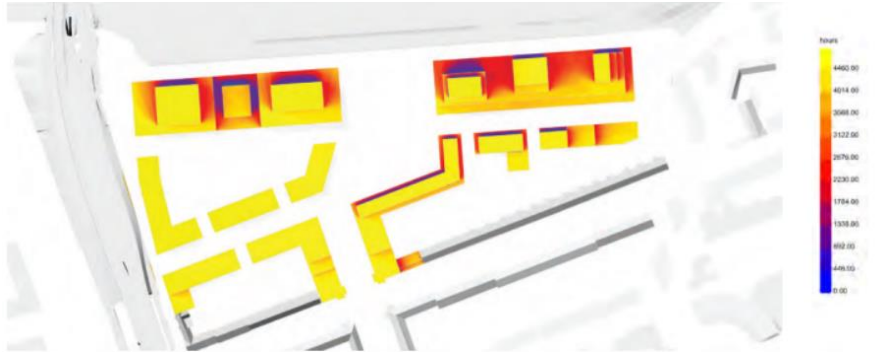
Figuur 2.28 | Mogelijke configuratie van het WKO-systeem in het Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Om naast temperatuurregulatie ook het overige energiegebruik CO_2-neutraal te krijgen, is een extra stap nodig. Verwachting is dat het elektriciteitsgebruik per huishouden verder zal toenemen. Voor de energieopwekking willen we de daken maximaal benutten voor het opwekken van zonne-energie. Dit kan ook in combinatie met 'groene' daken zoals sedum of vegetatiedaken. Ook zien we mogelijkheden voor het opwekken van energie aan gevels van de gebouwen. De daken van de bovenbouw zijn volgens de bezonningsanalyse het meest geschikt voor het opwekken van zonne-energie. De daken van de stedelijke laag kunnen daarom ook ingevuld worden met een groene of recreatieve functie.

[6] Zie https://gemeenteraad.groningen.nl/Documenten/Bijlage/Bijlage-3-Bodemenergieplan-Stationsgebied.pdf



Figuur 2.29 | Zonlicht op de gevels (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)



Figuur 2.30 | Zonlicht op de daken (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Netcongestie

Het kunnen garanderen van voldoende elektriciteit vormt een obstakel voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Door de groei van duurzame energieopwekking, de toename van elektrische mobiliteit, de verduurzaming van gebouwen en de elektrificatie van bedrijfsprocessen neemt de vraag naar transportcapaciteit op het elektriciteitsnet sterk toe. Hierdoor zijn in Groningen en in Nederland beperkingen ontstaan voor het aansluiten van nieuwe grootverbruikers en de uitbreiding van bestaande aansluitingen.

De gemeente Groningen en de projectorganisatie Spoorkwartier in het bijzonder werken samen met netbeheerders, woningcorporaties, ontwikkelaars, bedrijven en andere partners aan een toekomstbestendig energiesysteem. Daarbij wordt ingezet op een combinatie van netverzwaring, slimme energiesystemen, energieopslag, energiebesparing en het beter afstemmen van vraag en aanbod. Deze integrale aanpak moet ervoor zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen, ondanks de bestaande netcongestie, zo veel mogelijk door kunnen gaan.

Voor het Spoorkwartier betekent dit dat de energievoorziening een integraal onderdeel vormt van de gebiedsontwikkeling en zoveel mogelijk decentraal wordt geregeld. Decentraal houdt in dat energieopwekking, verbruik en opslag waar mogelijk binnen de ontwikkeling georganiseerd is, hiermee wordt het elektriciteitsnet minder zwaar belast.

Bij de uitwerking van de kwadranten wordt verder onderzocht hoe energie en opslag kunnen bijdragen aan een lagere belasting van het elektriciteitsnet. Daarnaast worden energiehubs of energiegemeenschappen gestimuleerd. Hier zijn kansen voor, wellicht in combinatie met de gebouwde parkeervoorziening en de geparkeerde elektrische auto's, om energie slim uit te wisselen op momenten dat er overschotten bij de ene partij en tekorten bij de andere partij zijn.

3. Plankaart en criteria

Plankaart
Voor de inrichting van het Spoorkwartier is een plankaart vastgesteld. Op deze plankaart staan de toegestane gebruiksdoelen en de criteria voor de verschillende doelen weergegeven, in eerste instantie alleen voor de openbare ruimte en kwadranten 3 en 4. Later volgen kwadranten 1 en 2. De plankaart is na vaststelling van het omgevingsprogramma en publicatie van de plankaart te vinden via https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/zoeken/locatie.

Regels op de kaart/criteria
Gereserveerd.

4. Juridisch-planologisch kader

Sinds 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet. In de Omgevingswet staan regels over de fysieke leefomgeving. Deze regels hebben betrekking op onderwerpen waarover overheden kaders moeten opnemen in de instrumenten die daarvoor binnen het stelsel van de Omgevingswet zijn bedoeld. Dit zijn de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan voor de gemeenteraad en het Omgevingsprogramma en de Bopa voor het college. Hieronder worden de kaders die voor het Spoorkwartier gelden per bestuursorgaan toegelicht.

4.1 Kaders vanuit gemeente Groningen

Voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet werden door de raad regels over de fysieke leefomgeving vastgesteld in bestemmingsplannen en (beheers)verordeningen. Vanaf 1 januari 2024 zijn deze juridische documenten automatisch onderdeel geworden van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van rechtswege. Het is de bedoeling dat gemeente Groningen vóór 1 januari 2032 de regels over de fysieke leefomgeving uit bestemmingsplannen en (beheers)verordeningen heeft omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. Vanaf dat moment staan regels over de fysieke leefomgeving in één document: het omgevingsplan.

Op dit moment zit gemeente Groningen in de overgangsfase (1 januari 2024 tot en met 31 december 2031). Dit betekent dat de regels over de fysieke leefomgeving in het tijdelijke deel van het omgevingsplan van rechtswege staan. Dat bestaat uit de regels uit bestemmingsplannen en (beheers)verordeningen.

Voor het plangebied van Spoorkwartier worden hieronder de relevante bestemmingsplannen toegelicht. De regels uit deze

bestemmingsplannen vormen samen het juridisch planologisch kader voor Spoorkwartier.



Figuur 4.1| Plangebied Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

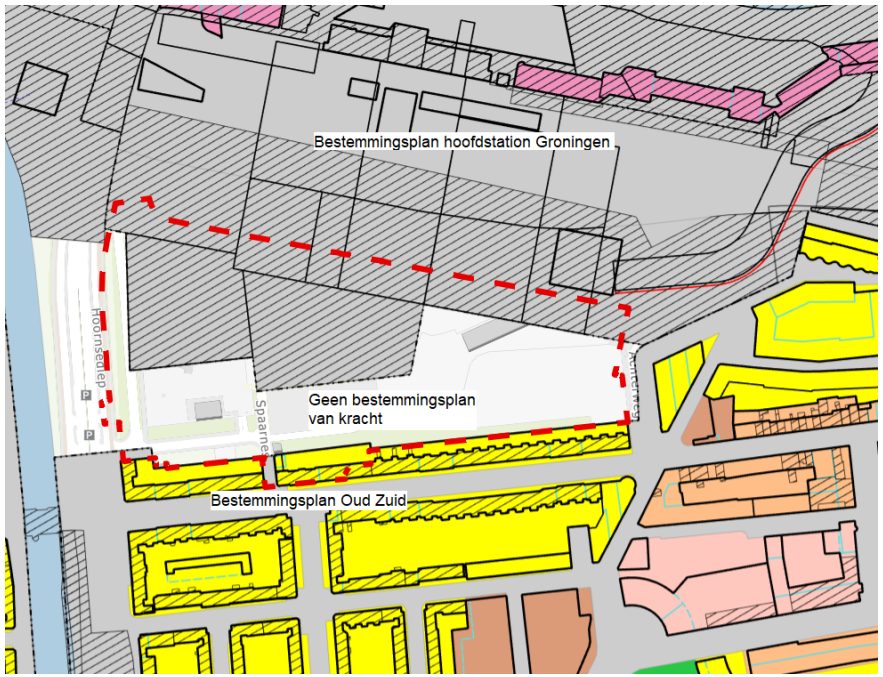
De relevante bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Hoofdstation Groningen;
- Bestemmingsplan Oud Zuid;
- Bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen;
- Bestemmingsplan Herziening Parkeren 2021.

In het zuiden van het plangebied geldt geen bestemmingsplan of beheersverordening met regels over de fysieke leefomgeving.

Hieronder wordt per bestemmingsplan ingegaan op de geldende functies en regels.

Naast de regels uit het tijdelijke deel van het omgevingsplan van rechtswege gelden voor sommige thematische onderwerpen regels uit het nieuwe deel van het omgevingsplan.



Figuur 4.2 | plangebied Spoorkwartier met de verschillende bestemmingsplannen (bron: GEO-afdeling gemeente Groningen)

4.1.1 Bestemmingsplan Hoofdstation Groningen

Het deel van het plangebied van Spoorkwartier dat valt onder het bestemmingsplan "Hoofdstation Groningen" heeft de functie 'verkeer'. De plannen voor het Spoorkwartier passen niet binnen de bouw- en gebruiksregels die gelden binnen de functie 'verkeer'. De beoogde functies van de kwadranten 3 en 4 zijn op grond van deze functie niet toegestaan. Dit betreft de woonfunctie, maatschappelijke

functies, culturele functies, commerciële functies en zakelijke dienstverlening. Vanwege deze strijdigheden wordt verder geen aandacht besteed aan de verschillende 'functieaanduidingen' die gerelateerd zijn aan de functie 'verkeer' en hier gelden. Ook zijn op grond van deze regels uitsluitend bouwwerken toegestaan die een relatie hebben met de functie 'verkeer'.

Daarnaast bevat dit bestemmingsplan regels over archeologie die in het plangebied van Spoorkwartier gelden. Uit het bestemmingsplan volgt dat het plangebied van Spoorkwartier valt onder de functie 'Waarde – Archeologie 2'. Echter zijn deze regels vervallen doordat in het nieuwe deel van het omgevingsplan regels zijn opgenomen over archeologie.

Het nieuwe deel van het omgevingsplan
De locatie ligt voor archeologie binnen het gebied 'voorlopige regels' in het omgevingsplan gemeente Groningen. Daarin ligt het in het aandachtsgebied 'archeologische zones'. Op grond van artikel 32.294 lid 5 omgevingsplan geldt voor archeologische zones een vergunningplicht wanneer de bodem dieper dan 30cm wordt geroerd over een oppervlakte groter dan 200m2. Indien hiervan sprake is geldt er een vergunningplicht. Hierbij dienen conform artikel 3.294 lid 8 stukken te worden aangeleverd.

Doordat in het gebied meerdere bouwwerken met een dak en openbare ruimte met beplanting worden gerealiseerd, wordt er in de bodem meer dan 200 m2 geroerd. Dit betekent dat voor het verrichten van deze activiteiten omgevingsvergunning(en) Opa moet(en) worden aangevraagd.

De gemeente Groningen wil niet dat alle ontwikkelaars zelf archeologisch onderzoek moeten verrichten om een omgevingsvergunning Opa te krijgen. Daarom heeft het college een Programma van Eisen (PvE) op basis van proefsleuvenonderzoek vastgesteld. Dit betekent dat de ontwikkelaars bij de aanvraag van een omgevingsvergunning Opa kunnen verwijzen naar het vastgestelde PvE.

4.1.2 Bestemmingsplan Oud Zuid

Het deel van het plangebied van Spoorkwartier dat valt onder het bestemmingsplan "Oud Zuid" heeft hoofdzakelijk de functie 'Woondoeleinden'. De planvorming voor Spoorkwartier is op sommige onderdelen strijdig met deze functie. Het is namelijk de bedoeling dat er een (gemeenschappelijke) tuin wordt gerealiseerd ten behoeve van de woningen in kwadrant 4. Ook is het de bedoeling dat de plint kan worden gebruikt voor maatschappelijke functies, culturele functies, commerciële functies. Daarnaast zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten anders ten opzichte van de bouwregels behorende bij de functie 'Woondoeleinden'. De maximale bouwhoogte is hoger en het bouwvlak is groter.

4.1.3 Bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen

Het bestemmingsplan "Gebouwd Erfgoed Groningen" is niet op het gehele plangebied van Spoorkwartier van toepassing. Dit bestemmingsplan is alleen van toepassing op de gebouwen aan de Parkweg die grenzen aan het plangebied van Spoorkwartier en vallen onder de functie 'Waarde – Karakteristieke gebouwen en objecten'. Het merendeel van deze gebouwen blijft intact. Alleen de panden aan Parkweg 75 tot 89 (oneven) worden gesloopt. De sloop van deze panden valt buiten de scope van dit omgevingsprogramma, omdat voor het mogen slopen een apart omgevingsvergunning-traject is gevolgd.

4.1.4 Bestemmingsplan Herziening Parkeren 2021

Op het plangebied van Spoorkwartier is het bestemmingsplan "Herziening Parkeren 2021" van toepassing. Uit dit bestemmingsplan volgt dat het college alleen een omgevingsvergunning Bopa verleent voor een wijziging van het gebruik als er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor motorvoertuigen en/of (brom)fietsen.

Autoparkeerplaatsen
Uit de "Beleidsregel parkeernormen 2024" volgt wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Op basis van deze beleidsregel volgt dat het Spoorkwartier ligt in Zone A (Centrum). Dit betekent dat bij bouwinitiatieven in zone A in beginsel geen autoparkeerplaatsen hoeven worden gerealiseerd.

Fietsparkeerplaatsen
In deze beleidsregel is bepaald dat alleen bij 'niet woonfuncties' fietsparkeerplaatsen moeten worden gemaakt, omdat in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) regels staan over fietsoplossingen bij woningen. Wanneer voor collectieve fietsparkeerplaatsen wordt gekozen gelden de normen uit de beleidsregel.

In het Spoorkwartier wordt voldaan aan de normen voor (fietsparkeren). In paragraaf 6.2.4 wordt dit nader toegelicht.

4.1.5 Het nieuwe deel omgevingsplan

Op grond van het (nieuwe) deel van het omgevingsplan zijn er ook andere thema's waarvoor nieuwe regels gelden die van toepassing zijn op Spoorkwartier. Dit zijn de thema's: bodem, opvang hemelwater (hemelwaterberging) en de voorbeschermingsregels uit het Luchthavenbesluit Eelde.

Bescherming omgeving van monumenten en karakteristieke gebouwen

Het omgevingsplan van de Gemeente Groningen biedt niet alleen bescherming aan monumenten en karakteristieke panden zelf, maar ook aan hun ruimtelijke omgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt beoordeeld of de cultuurhistorische waarden, herkenbaarheid, zichtlijnen, belevingswaarde en stedenbouwkundige context van monumenten en karakteristieke gebouwen behouden blijven. Nieuwe bebouwing en inrichting van de openbare ruimte dienen daarom zorgvuldig aan te sluiten bij de historische en ruimtelijke kenmerken van het erfgoed, zodat de karakteristieke kwaliteit en identiteit van de omgeving niet onevenredig worden aangetast.

Bodem
Het Spoorkwartier ligt in het bodembeheergebied van gemeente Groningen. Voor dit gebied zijn bodemfunctieklassen aangewezen. Op grond van het omgevingsplan zijn de gronden van Spoorkwartier gekwalificeerd als 'bodemfunctieklasse - GR2L'. Dit betekent dat voor het toepassen van grond en baggerspecie op of in de bodem alleen grond en baggerspecie mag worden toegepast welke voldoet aan de normen die horen bij 'bodemfunctieklasse - GR2L'.

Het omgevingsplan bevat ook regels over de kwaliteitsklasse van de bovengrond en ondergrond. Uit het omgevingsplan volgt dat de gronden in Spoorkwartier vallen onder 'bodemkwaliteitsklasse - bovengrond - wonen'. Deze kwaliteitsklasse geeft weer hoe schoon de bodem wordt verwacht te zijn tot een diepte van 0,5 meter. Ook vallen de gronden onder 'bodemkwaliteitsklasse – ondergrond - wonen'. Deze kwaliteitsklasse geeft weer hoe schoon de bodem wordt verwacht te zijn van een diepte van 0,5 meter tot en met 2,5 meter.

In paragraaf 6.2.10 wordt nader ingegaan op het omgevingsaspect bodem.

Opvang hemelwater (hemelwaterberging)
In het omgevingsplan zijn regels opgenomen over het opvangen van hemelwater bij het uitoefenen van de activiteiten bouwwerken met een dak, bouwwerken zonder een dak en het aanleggen van wegen, paden en verhardingen. Wanneer deze activiteiten betrekking hebben op een projectgebied groter dan 500 m^2, dan geldt in beginsel de verplichting dat een opvang voor hemelwaterberging moet worden gerealiseerd. Doordat deze activiteiten in het Spoorkwartier worden gerealiseerd en het projectgebied groter is dan 500 m^2 gelden de regels over opvang van hemelwater voor het plangebied van Spoorkwartier. Uit de regels volgt dat bij het realiseren van bovenstaande activiteiten de verplichting geldt om een systeem toe te passen waardoor hemelwater vertraagd wordt afgevoerd op het riool. Is het niet mogelijk om hemelwater door middel van een hemelwaterberging vertraagd af te voeren op het riool, dan moet voor het realiseren van bijvoorbeeld een gebouw een omgevingsvergunning Opa worden aangevraagd. In paragraaf 6.2.6 wordt nader ingegaan op het omgevingsaspect water.

Voorbeschermingsregels Luchthavenbesluit Eelde
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voorbeschermingsregels vastgesteld die betrekking hebben op de omgeving van luchthaven Eelde. Deze regels zijn automatisch onderdeel geworden van het omgevingsplan. Dit betekent dat activiteiten die zien op het bouwen van bouwwerken met een dak en het bouwen van bouwwerken zonder een dak moeten worden getoetst aan de voorbeschermingsregels. Het ministerie van I&W heeft ook een regel toegevoegd waarin is bepaald dat de voorbeschermingsregels voorgaan op de regels uit het omgevingsplan.

Uit artikel 2.2 Voorbeschermingsregels Luchthavenbesluit Eelde volgt dat het in de gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of begeleiding het verboden is om zonder omgevingsvergunning een obstakel op te richten, te plaatsen of aan te leggen. Dit verbod geldt niet als het obstakel niet hoger is dan de aangegeven waarden.

Uit het omgevingsplan volgt dat het plangebied van Spoorkwartier ligt in het werkingsgebied 'TAR Eelde' en dat voor het grootste gedeelte van het plangebied een maximale bouwhoogte geldt van 63 meter boven NAP. Op een kleiner deel van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 64 meter boven NAP. Voor Kwadrant 3 is de maximale bouwhoogte van de beoogde gebouwen 27 meter en 21 meter. De maximale bouwhoogte van de beoogde gebouwen in Kwadrant 4 is 30 meter, 27 meter en 21 meter boven NAP. Hierdoor is de planvorming van Spoorkwartier niet in strijd met de regels die gelden in dit werkingsgebied.

Ook ligt het plangebied van Spoorkwartier in het werkingsgebied 'VDF Windturbine'. In dit werkingsgebied geldt de regel dat een windturbine niet hoger mag zijn dan 55 meter boven NAP. De planvorming van Spoorkwartier heeft geen betrekking op het plaatsen van een windturbine.

Op dit moment is de maximale bouwhoogte voor de gebouwen in de kwadranten 1 en 2 nog niet bekend. Voor deze kwadranten wordt op een later moment het omgevingsprogramma aangevuld. Op dat moment worden de stedenbouwkundige uitgangspunten (zoals max. bouwhoogte) beoordeeld aan de regels die gaan over 'TAR Eelde' en

'VDF Windturbine'. Als blijkt dat de maximale bouwhoogte van de gebouwen hoger is dan de maximale bouwhoogte die is toegestaan op grond van deze voorbeschermingsregels, dan wordt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat Minister van Infrastructuur gevraagd om een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) te geven. Met een vvgb geeft de minister toestemming om gebouwen te realiseren die niet passen binnen de reikwijdte van de voorbeschermingsregels.

Afzonderlijk traject Entree Spoorkwartier
Voor de realisatie van de nieuwe entree vanaf de Parkweg naar het Spoorkwartier is een apart traject gevolgd. De nieuwe entree past niet in de regels uit de bestemmingsplannen Oud Zuid en Gebouwd Erfgoed. Hiervoor is een omgevingsvergunning Bopa aangevraagd en verleend[7].

De nieuwe entree kan niet los worden gezien van de herontwikkeling van het Spoorkwartier. Vanwege de overeenkomsten tussen de inhoud van het omgevingsprogramma en de omgevingsvergunning wordt hieronder beknopt ingegaan op de strijdigheden van de nieuwe entree met de regels uit de bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan Oud Zuid
De nieuwe entree vanaf de Parkweg naar het Spoorkwartier valt onder het bestemmingsplan "Oud Zuid". De nieuwe entree is in strijd met de regels uit dit omgevingsplan. Binnen de functie 'Woondoeleinden' is het namelijk niet mogelijk om een openbare ruimte te realiseren. Ook valt de nieuwe entree binnen de functie 'archeologische verwachtingswaarden 2'.

Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning is door RAAP een inventariserend veldonderzoek (archeologisch onderzoek) uitgevoerd. Uit dit veldonderzoek volgt dat de archeologische verwachting voor het dekzandniveau en het kleiniveau ter hoogte van de vegetatielagen hoog is. Hierdoor is een Programma van Eisen (PvE) opgesteld en gekoppeld als voorschrift aan de omgevingsvergunning Bopa. Dit betekent dat voordat er grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd eerst een proefsleuvenonderzoek moet worden verricht.

Bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen
Om de nieuwe entree mogelijk te maken, moeten aan de Parkweg een aantal panden worden gesloopt. Dit betreft de panden Parkweg 75 tot 89 (oneven). Deze panden zijn in het bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen beschermd. De panden hebben namelijk de functie 'Waarde – karakteristieke gebouwen en objecten'. Deze panden mogen op grond van dit bestemmingsplan niet zonder een 'omgevingsvergunning voor het slopen' geheel of gedeeltelijk worden gesloopt. Het college kan deze omgevingsvergunning alleen verlenen als het initiatief voldoet aan één van de voorwaarden waaruit volgt dat het college medewerking kan verlenen.

Het college heeft besloten om medewerking te verlenen aan het slopen van de karakteristieke gebouwen, omdat sprake is van een algemeen ruimtelijk belang. Hieronder wordt dit toegelicht.

De bestaande situatie rondom het station voldoet niet aan de eisen van een modern stationsgebied. Het huidige netwerk van voetgangers-, fiets- en autowegen is verouderd, gefragmenteerd en onvoldoende afgestemd op de toekomstige vervoersstromen. Onder

[7] Kenmerk GNR-00035645

het station komt een doorgaande fiets- en wandelroute van het noorden naar het zuiden van de stad. Het treinstation krijgt een prominente ontsluiting aan de zuidzijde en het busstation wordt verplaatst naar deze zijde. Hierdoor ontstaan aan de zuidzijde meer vervoersstromen, waarvoor een nieuwe toegang noodzakelijk is. Aan de Parkweg komt ter hoogte van de Rijnstraat een nieuwe entree. De Rijnstraat wordt recht doorgetrokken tot in het nieuwe stationsgebied. Door de sloop ontstaat een monumentale, symmetrische en overzichtelijke kruising die aansluit bij de vroeg twintigste-eeuwse stedenbouwkundige principes van de Parkweg.

Zie bijlage 4 voor de ruimtelijke onderbouwing van deze omgevingsvergunning Bopa.

4.1.6 Verordeningen

Naast het tijdelijke deel van het omgevingsplan (de bestemmingsplannen en beheersverordeningen) zijn er andere besluiten over de fysieke leefomgeving of die de fysieke leefomgeving indirect raken waarin voorschriften staan die binnen de gemeente Groningen gelden. In deze paragraaf wordt alleen ingegaan op verordeningen die relevant zijn voor de planvorming van Spoorkwartier.

Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG)
In de "Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG) staan regels over verschillende onderwerpen. De APVG bevat regels over de openbare orde, prostitutie en seksbranche, bescherming van het milieu, het natuurschoon en het uiterlijke aanzien van de gemeente en andere onderwerpen over de huishouding van de gemeente.

Wanneer het Spoorkwartier is gerealiseerd moet de APVG door de omgeving (zoals bewoners, eigenaren van bedrijven en winkels en bezoekers) in acht worden genomen. Alle regels uit de APVG zijn in de gehele gemeente Groningen van toepassing.

Dit betekent dat degene die een activiteit wil uitoefenen altijd zelf moet controleren of hij een vergunning nodig heeft op grond van de APVG. Degene die aan het toekomstige Tulaplein een horecabedrijf wil exploiteren heeft bijvoorbeeld een vergunning van de burgemeester nodig.

Huisvestingsverordening
Hoofdstuk 2 van de Huisvestingsverordening ziet op de verdeling van schaarse woonruimte en regelt welke huishoudens in aanmerking komen voor bepaalde woningen. De verordening bevat bepalingen over huisvestingsvergunningen, woningtoewijzing, registratie van woningzoekenden en urgente huisvestingssituaties. Daarnaast zijn regels opgenomen voor woonwagenstandplaatsen en doelgroepwoningen. De regeling beoogt een transparante en evenwichtige toedeling van beschikbare woonruimte.

De gemeente bepaalt de regels via de Huisvestingsverordening en blijft eindverantwoordelijk als bevoegd gezag, terwijl de woningcorporaties de feitelijke woningtoewijzing uitvoeren binnen die regels. In het Spoorkwartier worden de sociale huurwoningen gerealiseerd door woningstichting Patrimonium.

Hoofdstuk 2 van de Huisvestingsverordening bevat regels over activiteiten die invloed hebben op de woningvoorraad van gemeente Groningen en vergunningsplichtig zijn. De vergunningsplichtige activiteiten bestaan uit:

- Het onttrekken van een woonruimte of het onttrekken van een woonruimte voor een ander gebruik dan wonen;
- Het samenvoegen van een woonruimte of het samengevoegd houden met een andere woonruimte;
- Het omzetten van een woonruimte ten behoeve van bewoning in onzelfstandige woonruimte waarbij minimaal drie bewoners in minimaal drie onzelfstandige woonruimten verblijven;
- Een woonruimte feitelijk verbouwen tot twee of meer zelfstandige woonruimtes die in verbouwde staat worden gehouden.

Uit de verordening volgt dat de regels over vergunningsplichtige activiteiten niet van toepassing zijn op woonruimten in eigendom bij corporaties. Ook zijn deze regels niet van toepassing wanneer een woonruimte geheel wordt onttrokken om het te gebruiken als kantoor of praktijkruimte door de eigenaar van het pand. De regels gelden ook niet wanneer een woonruimte geheel of gedeeltelijk met een andere woonruimte wordt samengevoegd ten behoeve van bewoning of als kantoor of praktijkruimte door de eigenaar van het pand.

Doordat de planvorming van Spoorkwartier geen betrekking heeft op bestaande en legale zelfstandige woningen zijn de regels uit de Huisvestingsverordening niet van toepassing.

Wanneer de beoogde zelfstandige woningen in het Spoorkwartier zijn gerealiseerd zijn de regels uit de huisvestingsverordening wel van toepassing. De eigenaren van de woningen zijn zelf verantwoordelijk om te voldoen aan deze verordening.

4.2 Kaders vanuit provincie Groningen

In de Omgevingsverordening provincie Groningen (POV) heeft Provincie Groningen regels gesteld over de inrichting en het beheer van de fysieke leefomgeving. In de verordening staan instructieregels waaraan het omgevingsplan moet voldoen. Ook zijn deze regels van toepassing bij projecten waarvoor een omgevingsvergunning Bopa moet worden aangevraagd. Dit zal gelden voor alle bouwontwikkelingen van het Spoorkwartier.

Uit de omgevingsverordening volgt dat het plangebied van Spoorkwartier valt onder de gebiedsaanwijzing ‘aardbevingsgebied’. De regels die bij deze gebiedsaanwijzing horen zijn op dit project niet direct van toepassing, doordat de gemeente Groningen al uitvoering heeft gegeven aan deze regels door het bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen vast te stellen. In paragraaf 4.1 is beschreven of de ontwikkeling van Spoorkwartier past binnen de kaders uit dit bestemmingsplan.

Verder heeft provincie Groningen in haar omgevingsverordening instructieregels opgenomen waaruit volgt dat gemeente Groningen in haar omgevingsplan het 'bouwen van nieuwe woningen' als omgevingsplanactiviteit moet aanwijzen. Uit deze instructieregels (artikel 3.28 en artikel 3.30) volgt ook dat bij het opnemen van de omgevingsplanactiviteit 'bouwen van nieuwe woningen' in het omgevingsplan beoordelingsregels moeten worden gemaakt. Deze beoordelingsregels zijn voor de gemeente het toetsingskader om te beoordelen of de gemeente medewerking moet verlenen aan een initiatief voor woningbouw waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Bij het opnemen van de omgevingsplanactiviteit 'bouwen van nieuwe woningen' in het omgevingsplan moet de gemeente onderbouwen dat de wijziging van

het omgevingsplan voldoet aan ETFAL. Daarbij moet de wijziging voldoen aan de voorwaarden uit de instructieregel. In het plangebied van Spoorkwartier worden nieuwe woningen gerealiseerd.
De ontwikkeling van het Spoorkwartier wordt niet juridisch en planologisch geregeld met een wijziging van het omgevingsplan, maar met de benodigde omgevingsvergunningen Bopa. Hierdoor moet in de aanvraag voor de omgevingsvergunning(en) worden ingegaan op de criteria uit de instructieregel waaruit volgt dat 'bouwen van nieuwe woningen' een omgevingsplanactiviteit is.

4.3 Kaders vanuit waterschap Hunze en Aa's

Het waterschap Hunze en Aa's heeft in de “Waterschapsverordening Hunze en Aa’s" regels opgenomen over meerdere activiteiten waarvoor een vergunningplicht of meldingsplicht geldt. Deze regels gaan over verschillende activiteiten, namelijk wateractiviteiten, activiteiten nabij waterstaatswerken, lozingsactiviteiten op een oppervlaktewaterlichaam of een zuiverings-technisch werk, activiteiten met grondwater en overige activiteiten waardoor grondwater wordt onttrokken.

Voor het realiseren van Spoorkwartier worden er activiteiten verricht die vergunningsplichtig of meldingsplichtig zijn op grond van de waterschapverordening. Er wordt voorafgaand aan het verrichten van deze activiteiten een vergunning aangevraagd of een melding ingediend.

4.4 Kaders vanuit rijksoverheid

De rijksoverheid heeft naast de Omgevingswet ook andere regelgeving vastgesteld waarin onderwerpen uit de Omgevingswet zijn uitgewerkt. Deze regelgeving tezamen wordt 'het stelsel van de Omgevingswet' genoemd. Dit stelsel staat hieronder in een tabel weergegeven met daarbij een beknopte beschrijving. Bij de ontwikkeling van het Spoorkwartier moeten besluiten van de raad en het college voldoen aan de kaders uit het stelsel van de Omgevingswet.

Instrument	**Beknopte beschrijving**
Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)	Beoordelingsregels voor de fysieke leefomgeving Omgevingswaarden, instructieregels en beoordelingsregels voor ruimtelijke besluiten
Besluit activiteiten leefomgeving (Bal)	Normen en instructieregels voor overheden voor activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving Rechtstreeks werkende regels voor activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving
Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)	Bouwtechnische en gebruiksregels voor bouwwerken.

Naast het Bkl, Bal en Bbl is er ook andere regelgeving waarin regels staan voor het verrichten van activiteiten in de fysieke leefomgeving. Dit zijn bijvoorbeeld het Omgevingsbesluit en de omgevingsregeling. Hier wordt in dit omgevingsprogramma verder niet op ingegaan.

Besluit kwaliteit leefomgeving
Voor de ontwikkeling van Spoorkwartier wordt eerst een gebiedsgericht omgevingsprogramma vastgesteld voordat de benodigde omgevingsvergunningen Bopa worden aangevraagd. In het Bkl staan normen en instructieregels waaraan een omgevingsvergunning Bopa moet voldoen. Doordat dit omgevingsprogramma functioneert als motivering voor de benodigde omgevingsvergunningen wordt de planvorming van Spoorkwartier gemotiveerd aan de hand van de regels uit het Bkl. Deze regels hebben betrekking op milieu- en omgevingsaspecten zoals externe veiligheid, bodem, geluid en archeologie. In hoofdstuk 6 van dit omgevingsprogramma worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten beoordeeld.

Besluit activiteiten leefomgeving
Doordat dit omgevingsprogramma stedenbouwkundige uitgangspunten bevat met een beschrijving van de beoogde gebruiksfuncties op hoofdlijnen wordt in dit omgevingsprogramma niet ingegaan op het Bal.

Als blijkt dat voor het uitoefenen van een gebruiksactiviteit een omgevingsvergunning milieubelastende activiteit of meldingsplicht nodig is, dan moet aanvrager zelf onderbouwen waarom hij de vergunning moet verkrijgen.

Besluit bouwwerken leefomgeving
Doordat dit omgevingsprogramma stedenbouwkundige uitgangspunten bevat voor de toekomstige gebouwen kan hierin nog

geen uitvoering worden gegeven aan de regels uit het Bbl. De ontwikkelaars zijn verantwoordelijk om te voldoen aan de bouwtechnische eisen uit het Bbl.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een technische bouwactiviteit dient de ontwikkelaar inzichtelijk te maken dat het gebouw voldoet aan het Bbl.

5. Beleidskader

Dit hoofdstuk licht het beleidskader toe waarbinnen de plannen voor het Spoorkwartier worden uitgewerkt. De focus ligt op de kaders met specifieke relevantie voor het Spoorkwartier. Ook worden relevante opgaven vanuit (sectorale) uitvoeringsprogramma's toegelicht.

5.1 Rijk, provincie en waterschap

Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is de langetermijnsvisie van het Rijk voor de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Voor woningbouwontwikkelingen zet de NOVI in op zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij verstedelijking bij voorkeur plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied en op locaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, fiets en te voet. De Regio Groningen-Assen is aangewezen als NOVEX-verstedelijkingsgebied[8], waar woningbouw wordt beschouwd in samenhang met opgaven op het gebied van bereikbaarheid, werkgelegenheid, energie, klimaatadaptatie en groenontwikkeling. Nieuwe woningbouwontwikkelingen dienen daarom bij te dragen aan een gezonde, duurzame en klimaatbestendige leefomgeving, met aandacht voor onder meer waterberging, hittestress, energietransitie en leefkwaliteit. Daarbij hanteert de NOVI als uitgangspunt dat functies zoveel mogelijk worden gecombineerd, dat ontwikkelingen aansluiten bij de kenmerken en identiteit van het gebied en dat negatieve effecten niet worden afgewenteld op andere gebieden of toekomstige generaties.

[8] Een door het Rijk aangewezen stedelijke regio waar grote opgaven rondom woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, en economie samenkomen en waar Rijk en regio intensief samenwerken.

5.2 Gemeentelijk beleid – Omgevingsvisie

Omgevingsvisie 'Levende Ruimte' (2021)

In de Omgevingsvisie Levende Ruimte wordt het stationsgebied benoemd als een belangrijk stedelijk ontwikkelgebied waar ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang worden vormgegeven. Het stationsgebied maakt onderdeel uit van de gemeentelijke strategie om de groei van inwoners en werkgelegenheid binnen het bestaande stedelijke gebied op te vangen. Daarbij wordt ingezet op stedelijke verdichting op een locatie met een hoogwaardig openbaarvervoerknooppunt. In de visie wordt het stationsgebied beschouwd als een gebied waar ruimte is voor een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan een aantrekkelijke openbare ruimte, duurzame mobiliteit en een goede bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het stationsgebied wordt in de omgevingsvisie genoemd als één van de locaties waar de samenhang tussen verstedelijking, bereikbaarheid en leefkwaliteit vorm krijgt.

5.3 Gemeentelijk beleid – Beeldkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit

Welstandsnota

De gemeente Groningen heeft haar welstandsbeleid vastgelegd in de Welstandsnota. Die regelt dat alle bouwplannen moeten voldoen aan de redelijke eisen van welstand, in Groningen uitgewerkt in de 'drie Groninger criteria'. Voor gebiedsontwikkelingen kunnen nieuwe welstandseisen worden opgesteld, daarvan worden de ‘gebiedsgerichte criteria’ aan de welstandsnota toegevoegd, dit gebeurt ook voor het Spoorkwartier.

Handboek Hoger Bouwen

Het Handboek Hoger bouwen beschrijft de kwalitatieve ambities van de gemeente Groningen gericht op realisatie van de meer stedelijke milieus, waarin hoger gebouwd wordt. Het betreft milieus van vijf lagen of meer. Het stationsgebied van Groningen wordt in het handboek aangemerkt als een gebied met potentie voor een hoogstedelijk milieu. Het Handboek Hoger Bouwen onderscheidt het hoogstedelijk milieu als een stedelijk milieu dat is georganiseerd rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit milieu wordt gekenmerkt door een hoge dichtheid, een mix van wonen, werken en voorzieningen, een gevarieerde bebouwingsstructuur en een hoogwaardige openbare ruimte. Minimaal 30% van het programma bestaat uit functies anders dan wonen. Daarnaast zijn een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de aanwezigheid van voorzieningen en een openbare ruimte waarin de voetganger centraal staat belangrijke kenmerken van dit milieu. Het stationsgebied wordt in het handboek aangeduid als een locatie waar de ruimtelijke en functionele voorwaarden voor een hoogstedelijk milieu aanwezig zijn.

Ontwerpleidraad openbare ruimte
De ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' is een inspiratiedocument voor een andere openbare ruimte. Met meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten, met minder ruimte voor geparkeerde auto's. In de leidraad zijn ook principes voor toegankelijkheid opgenomen. Deze leidraad is het uitgangspunt bij elke (her)inrichting van de openbare ruimte, ook in het Spoorkwartier.

5.4 Gemeentelijk beleid – thematisch

5.4.1 Wonen, werken en voorzieningen

Wonen – Volkshuisvestingsplan
De gemeente Groningen heeft in februari 2026 het Volkshuisvestingsplan vastgesteld, de opvolger van de Woonvisie. De vier hoofdambities in het Volkshuisvestingsplan zijn:

- Bouwen, bouwen en verbouwen: met de ambitie om 14.000 nieuwbouwwoningen toe te voegen, 2.000 woningen in de bestaande voorraad beter benutten; Daarbij 2/3 sociaal en betaalbaar, meer ruimte voor bijzondere woonwensen;
- Beter gebruik van de voorraad: tegengaan leegstand, stimuleren doorstroming;
- Groningen voor iedereen: evenwichtige verdeling doelgroepen, nieuw- en verbouw inzetten voor betere leefomgeving;
- Toekomstbestendig wonen: gezonder, energiezuiniger.

Op grond van het Volkshuisvestingsplan is bij nieuwbouw in beginsel de standaard verdeling 30/30/40. Dit betreft 30% sociale huurwoningen, 30% woningen in de betaalbare koop en middenhuur en 40% koop en huurwoningen in het hogere segment.

Twee derde van de nieuwbouw bestaat uit betaalbare woningen (sociale huur, middenhuur, koop).

Wonen – Uitvoeringsprogramma Wonen, Samenleving en Zorg
Het Uitvoeringsprogramma Wonen, Samenleving en Zorg 2023-2030 zet in op een divers en passend woningaanbod in gemengde woonwijken. Het programma doet geen uitspraken over specifieke woningtypen, maar richt zich op de aanwezigheid van verschillende woonsegmenten, doelgroepen en woonvormen. Binnen een

hoogstedelijke ontwikkeling zoals het Spoorkwartier kan hieraan invulling worden gegeven door een gevarieerd aanbod aan appartementen te realiseren, verdeeld over verschillende prijsklassen en geschikt voor uiteenlopende huishoudens en levensfasen.

Wonen – Strategisch Woningbouwprogramma (2023 – 2032)
Het strategische woningbouwprogramma 2023-2032 beschouwt het stationsgebied als onderdeel van het stedelijk woonmilieu, waar verdichting centraal staat. Binnen dit woonmilieu ligt de nadruk op de toevoeging van appartementen, passend bij de concentratie van stedelijke voorzieningen, werkgelegenheid en openbaar vervoer. De programmering richt zich op een mix van sociale huur, middenhuur, betaalbare koop en woningen in het hogere segment, waarbij tevens aandacht bestaat voor geclusterde woonvormen en woningen nabij voorzieningen.

Voorzieningen – Strategische Agenda Stationsgebied
Het Spoorkwartier wordt in de plannen voor het Stationsgebied beschreven als een stedelijk gemengd gebied met ruimte voor wonen, kantoren, onderwijs, detailhandel, horeca, cultuur en andere voorzieningen. De onderwijsfunctie is in de Strategische Agenda verbonden aan de realisatie van een Grote Popzaal. Ook met het wegvallen van de popzaal kan nog steeds worden ingezet op een onderwijsfunctie in kwadrant 1.

Het Spoorkwartier vormt een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van het stationsgebied tot een levendig stadsdeel waar wonen, werken, studeren, ontmoeten en recreëren samenkomen. De functiemenging draagt bij aan een gebied dat gedurende de hele dag en avond wordt gebruikt en waarin stedelijke voorzieningen, openbare ruimte en mobiliteit nauw met elkaar zijn verweven.

Voorzieningen – Detailhandel en horeca
De Detailhandels- en Horecavisie van de gemeente Groningen 'Ruimte voor Retail' zet bij stedelijke gebiedsontwikkelingen in op een gemengd programma waarin wonen, detailhandel, horeca, dienstverlening, maatschappelijke functies en leisure elkaar versterken. Nieuwe voorzieningen dienen aan te sluiten bij de groei van het gebied en bij te dragen aan een aantrekkelijke en levendige leefomgeving. Daarbij staan een hoogwaardige openbare ruimte, nabijheid van voorzieningen, verblijfskwaliteit en een sterke positie voor voetgangers en fietsers centraal. Dat biedt beleidsmatig dus ruimte voor horeca en kleinschalige detailhandel in het Spoorkwartier, zolang deze ondersteunend zijn aan het hoogstedelijke woon- en verblijfsmilieu en bijdragen aan de levendigheid van het stationsgebied. Beleidsmatig is het standpunt dat in de vergrootte binnenstad, waar het Spoorkwartier onder valt, maar in beperkte gevallen ruimte is voor het vestigen van nieuwe supermarkten.

Voorzieningen – werken
De Strategie Werklocaties beschrijft het stationsgebied als één van de meest hoogwaardige stedelijke vestigingsmilieus van Groningen en als een toplocatie voor kantoren en kennisintensieve werkgelegenheid. Met de aanwezigheid van het Hoofdstation, de directe nabijheid van de binnenstad en de uitstekende bereikbaarheid per trein, bus, fiets en te voet biedt het gebied een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijven, zakelijke dienstverlening en andere stedelijke functies. Het Spoorkwartier vormt een belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling en geldt als dé aangewezen locatie voor de toevoeging van nieuw kantoorprogramma binnen het stationsgebied. De strategie zet in op een gemengd stedelijk milieu waarin werken, wonen en voorzieningen worden gecombineerd, waarbij de werkfunctie een

belangrijke en richtinggevende rol vervult. Naast nieuwe kantoorruimte biedt het gebied plaats aan woningen, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en culturele functies, wat bijdraagt aan een levendig gebied met een hoge verblijfskwaliteit. Daarmee levert het Spoorkwartier niet alleen een bijdrage aan de economische ontwikkeling van Groningen, maar ook aan de verdere versterking van de stad als kennis- en dienstenstad.

Voorzieningen – hotel
De gemeente Groningen heeft in het Kaderdocument Overnachtingenmarkt 2020 haar visie voor onder andere het toevoegen van hotels opgenomen. Voor de hotelsector wordt in het kaderdocument uitgegaan van een aanhoudende groei van de overnachtingenmarkt. Een recente behoefteraming (jan 2026) heeft met verschillende scenario's laten zien dat de bandbreedte voor de marktruimte tot 2035 ligt tussen 300 en 1100 extra kamers ten opzichte van het huidige aanbod. Nieuwe hotelontwikkelingen worden daarom tot 2030 gefaseerd toegelaten, mits zij bijdragen aan de kwaliteit en diversiteit van het aanbod en zijn gevestigd op strategische locaties. Na 2030 biedt de ontwikkeling van de stad en investeringen vanuit Nij Begun kansen om flexibeler om te gaan met de marktruimte. De gemeente wil actief sturen op concept, positionering, omvang en locatie van nieuwe initiatieven en richt zich met name op onderscheidende en kwalitatief hoogwaardige hotelconcepten die aansluiten bij het profiel van Groningen als kennis-, onderwijs- en dienstenstad. Nieuwe hotels worden bij voorkeur gerealiseerd op daarvoor geschikte stedelijke locaties, zoals het Spoorkwartier, terwijl toeristische verblijven in woongebieden worden beperkt om de leefbaarheid en de woningvoorraad te beschermen.

5.4.2 Mobiliteit

Mobiliteitsvisie
Het hoofddoel van de mobiliteitsvisie is het behouden en versterken van de leefkwaliteit én de bereikbaarheid van Groningen in een groeiende stad. De visie gaat ervan uit dat de stad verder groeit in inwoners, werkgelegenheid en voorzieningen, terwijl de beschikbare ruimte niet meegroeit. Daarom wordt gekozen voor een mobiliteitssysteem waarin de openbare ruimte primair wordt ingericht vanuit leefkwaliteit en waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer een grotere rol krijgen dan de auto.

Het Spoorkwartier wordt ontwikkeld als een hoogstedelijk stadsdeel met een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. De ontwikkeling hangt samen met het vernieuwde Hoofdstation en de versterking van het stationsgebied als belangrijk openbaarvervoerknooppunt. Binnen het Spoorkwartier worden stedelijke functies gecombineerd met voorzieningen, openbare ruimte en verbindingen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, waardoor een nieuwe schakel ontstaat tussen het station, de binnenstad en de omliggende stadsdelen.

Fietsstrategie 2025 – 2035 'Jouw Groningen, jouw fietsstad'
De fietsstrategie vormt een uitwerking van de Mobiliteitsvisie, specifiek voor de fiets. Deze is gericht op het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid van het fietsnetwerk, op het stallen van fietsen en het vergroten van de kansen voor recreatief fietsen en het versterken van de positie van Groningen als fietsstad.

Het Spoorkwartier wordt ontwikkeld rondom het Hoofdstation, een van de belangrijkste fiets- en OV-knooppunten van Groningen. De gebiedsontwikkeling bouwt voort op de sterke positie van de fiets binnen het Groningse mobiliteitssysteem, waarbij wordt ingezet op

hoogwaardige fietsverbindingen van en naar de binnenstad, omliggende wijken en regionale bestemmingen. Het Hoofdstation beschikt over omvangrijke fietsparkeerfaciliteiten en vormt een belangrijke schakel tussen regionale treinverbindingen en het stedelijke fietsnetwerk. Hierdoor neemt de fiets een centrale plaats in binnen de bereikbaarheid en het functioneren van het Spoorkwartier.

Routekaart openbaar vervoer Groningen 2025-2040
In de Routekaart OV beschrijven gemeente en provincie hun visie op de ontwikkeling van het OV-systeem in de regio rond de stad Groningen tot 2040 met een doorkijk naar ná 2040. Het is de gezamenlijke ambitie om de betrouwbaarheid en doorstroming van het OV te verbeteren, nieuwe OV-corridors en knopen te realiseren en voldoende capaciteit te bieden om de groei op te vangen tot 2040 én daarna. De Routekaart positioneert de stationsomgeving als een hoogwaardig OV-knooppunt waar bereikbaarheid, ontwikkeling van knooppunten en stedelijke verdichting samenkomen.

5.4.3 Ecologie en groen

Gemeentelijke Ecologische Structuur
Gemeente Groningen zet in op de realisatie van een robuuste ecologische structuur, ook binnen de bebouwingsgrenzen. Deze landt in de 'Gemeentelijke ecologische structuur' (GES) die naar verwachting in 2026 definitief wordt vastgesteld. De kaart behorende bij de GES laat zien dat er in het plangebied voor Spoorkwartier een 'secundair te ontwikkelen verbinding' staat gepland.

Groenplan Vitamine G
Het Groenplan Vitamine G geeft richting aan de vergroening van Groningen en heeft als doel de leefkwaliteit, gezondheid, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van de gemeente te versterken. Het plan zet in op meer, beter en bereikbaarder groen door aanleg van nieuw groen, versterking van bestaande groenstructuren, verbetering van ecologische verbindingen en het integraal meenemen van groen bij stedelijke ontwikkelingen, zodat inwoners kunnen beschikken over een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

Bomenplan
Het Bomenplan vormt het gemeentelijke beleidskader voor de ontwikkeling van een toekomstbestendig stedelijk boombestand en zet in op een gezond, klimaatbestendig en biodivers Groningen. In het bomenplan staat de ambitie centraal om in 2075 in iedere woonbuurt minimaal 30% boomkroonbedekking te realiseren, omdat bomen een belangrijke bijdrage leveren aan klimaatadaptatie, gezondheid, leefbaarheid, biodiversiteit en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het plan kiest voor een integrale gebiedsgerichte aanpak waarbij behoud van bestaande waardevolle bomen en groeiplaatsen vooropstaat, gecombineerd met het toevoegen van nieuwe groeiplaatsen, het vergroten van soortendiversiteit, het versterken van ecologische verbindingen en het stimuleren van bomen op zowel openbaar als particulier terrein. Daarbij wordt gestuurd op de kwaliteit van groeiplaatsen, een evenwichtige spreiding van bomen en een robuust bomenbestand dat bestand is tegen klimaatverandering en ziekten. Het bomenplan fungeert als bouwsteen voor de omgevingsvisie en vormt een belangrijk kader voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij bomen vanaf de start van projecten volwaardig worden meegenomen en de voortgang periodiek gemonitord.

Omgevingsprogramma Groennormen
Het beleidskader uit dit programma is gericht op het realiseren en behouden van voldoende groen en bomen in de verschillende buurten van de gemeente Groningen. Groen en bomen dragen bij aan

de leefbaarheid en zijn van groot belang voor een gezonde, veilige en klimaatbestendige leefomgeving.

Voldoende groen en bomen helpen hittestress en wateroverlast te voorkomen en te beperken. Daarmee dragen de doelstellingen van dit omgevingsprogramma bij aan klimaatadaptatie. Daarnaast versterken groen en bomen de biodiversiteit. Ook hebben groen en bomen een positieve invloed op de gezondheid van inwoners. Ze bevorderen de mentale gezondheid door het zicht op en de beleving van groen en bomen. Verder is het de bedoeling dat voldoende groen en bomen bijdragen aan beweging, recreatie en verblijf in de buitenlucht. Dit draagt bij aan de fysieke gezondheid.

Het omgevingsprogramma richt zich op het realiseren en behouden van voldoende groen en bomen per gebiedstype. Binnen de gemeente Groningen kunnen buurten worden ingedeeld naar verschillende gebiedstypen. In dit programma is per gebiedstype bepaald wat onder ‘voldoende’ groen en bomen wordt verstaan. Dit betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten bijdragen aan het realiseren en behouden van voldoende groen.

Natuurinclusief bouwen
De beleidsregel 'Natuurinclusief bouwen' is in februari 2024 vastgesteld en gericht op het versterken van de biodiversiteit van de bebouwde omgeving. Grondgebonden woningen moeten in, om en in de omgeving van het gebouw voor in totaal 7 punten aan natuurinclusieve maatregelen per kavel/woning opnemen. Voor grotere bouwblokken (appartementen e.a.) geldt een verplichting voor het blok als geheel. Afhankelijk van het kaveloppervlak en de bouwhoogte kan dit gaan om 7, 14, 21 of 28 punten aan natuurinclusieve maatregelen.

Natuurinclusief bouwen is voorlopig alleen verplicht als een nieuwbouwplan afwijkt van het geldende juridisch-planologische kader en geldt niet voor de inrichting van de openbare ruimte. Omdat er in het Spoorkwartier nu sprake is van een verkeersbestemming zal de nieuwe ontwikkeling daar niet in passen en is de beleidsregel van toepassing. Toetsing aan deze beleidsregel vindt plaats bij vergunningverlening voor de omgevingsvergunningen voor welstand en de technische bouwactiviteit.

Uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen
De Uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen geeft richting aan de wijze waarop de gemeente zich wil voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering, met speciale aandacht voor hitte, droogte, wateroverlast en overstromingsrisico's. Voor nieuwe woningbouwontwikkelingen betekent dit dat klimaatadaptatie vanaf het begin onderdeel is van de planvorming, onder meer door voldoende ruimte te reserveren voor groen en bomen, waterberging en infiltratie, het beperken van verharding, het realiseren van koele verblijfsplekken en schaduw, en het toepassen van natuurinclusieve en klimaatbestendige maatregelen zoals groene daken, groene gevels en beplanting die bestand is tegen extreme weersomstandigheden. Daarmee dragen nieuwe woongebieden bij aan een gezonde, aantrekkelijke en klimaatbestendige leefomgeving.

Routekaart ‘Groningen CO_2-neutraal’
Het rijksbeleid in Nederland gaat uit van de ambitie om in 2050 een energievoorziening te hebben die (bijna) 100% duurzaam is. In 2030 moet 27% van alle gebruikte energie in Nederland uit duurzame bronnen komen. De gemeente Groningen heeft haar energiebeleid in 2018 uitgewerkt in de Routekaart ‘Groningen CO_2-neutraal’. Die geeft uitwerking aan de ambitie om in 2035 CO_2-neutraal te zijn en is daarmee fors ambitieuzer dan het rijk.

In 2025 is de routekaart geüpdatet. Er is geconstateerd dat CO_2-neutraal in 2035 moeilijk haalbaar is, mede omdat de landelijke ambitie gericht is op 2050. De gemeente wil blijven voorlopen op het landelijk gemiddelde en verlegt de focus naar datgene waar de gemeente zélf maximaal invloed op kan hebben. De meeste relevantie voor Spoorkwartier is te vinden in de beleidsambities voor de gebouwde omgeving:

- Aanleg warmtenetten in bestaande wijken en collectieve WKO-systemen in nieuwbouwwijken;
- Bijdragen aan realisatie van voldoende capaciteit in transport en opslag van elektriciteit;
- Geschikt oppervlak gebruiken voor het opwekken van hernieuwbare energie
- Aardgasvrij.

Healthy Ageing
De Healthy Ageing Visie stelt gezondheid en welzijn centraal bij de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen. Voor grootschalige woningbouwontwikkelingen zoals het Spoorkwartier betekent dit dat wordt gestreefd naar een gezonde, inclusieve en klimaatbestendige leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en participeren. Uitgangspunt is dat nieuwe woongebieden bijdragen aan de zes kernwaarden van de visie: actief burgerschap, bereikbaar groen, actief ontspannen, gezond verplaatsen, gezond bouwen en gezonde voeding. Dit vraagt onder meer om voldoende en goed bereikbaar groen, aantrekkelijke ontmoetingsplekken, veilige fiets- en wandelverbindingen, duurzame en toekomstbestendige woningen en een inrichting van de leefomgeving die een gezonde leefstijl stimuleert en gezondheidsverschillen helpt verkleinen.

Luchtkwaliteit, externe veiligheid en lichthinder
Voor de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid wordt momenteel beleid opgesteld door de gemeente. Onduidelijk is wanneer vaststelling wordt verwacht. Voor het aspect lichthinder is voor zover bekend geen beleid in ontwikkeling.

Geluid
Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaai moeten gemeenten met meer dan 100.000 inwoners om de vijf jaar geluidkaarten en een actieplan voor omgevingslawaai opstellen. Op de kaarten staat wat de geluidbelasting is, in het actieplan staat wat de gemeente eraan kan en wil doen. Geconcludeerd wordt dat de geluidbelasting in Groningen vrijwel geheel bestaat uit wegverkeerslawaai. Voor nieuw te bouwen woningen wordt geluidbeleid opgesteld dat integraal onderdeel wordt van het omgevingsplan. Het doel van die regels is te bereiken dat bij alle nieuwe geluidgevoelige gebouwen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Geur
De gemeente Groningen is bezig met het opstellen van geurbeleid. Het geurbeleid biedt een afwegingskader voor geur en beschouwt gezondheid, leefkwaliteit en bestaande economische activiteiten in samenhang. Het vormt een richtinggevend kader voor ruimtelijke besluiten en is bedoeld om duidelijkheid te bieden over de aanvaardbaarheid van geurbelasting bij stedelijke ontwikkeling, met respect voor bestaande vergunde rechten van bedrijven.

6. Beoordeling omgevingsaspecten

De ambities en uitgangspunten die voor het Spoorkwartier in dit programma zijn geformuleerd zijn op hoofdlijnen getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. Op deze wijze is de uitvoerbaarheid van de opgave in beeld gebracht en is scherp gemaakt welke aspecten in het kader van de omgevingsvergunning Bopa voor de planfase nog nader onderzoek behoeven om te kunnen aantonen dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Etfal).

6.1 Toets aan mer-wetgeving

Omgevingsprogramma onder de Omgevingswet kunnen plan-mer-plichtig zijn wanneer zij activiteiten omvatten met aanzienlijke milieugevolgen. Dit geldt met name voor omvangrijke gebiedsontwikkelingen of projecten die betrekking hebben op water, infrastructuur en grootschalige woningbouw. Voor het Spoorkwartier is een plan-mer-beoordeling (milieueffectrapportage-beoordeling) gemaakt om vast te stellen of een voorgenomen ontwikkeling mogelijk aanzienlijke milieugevolgen kan hebben en of daarom een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld[9].

De ontwikkeling van het Spoorkwartier valt onder onderdeel J11 van bijlage V van het Omgevingsbesluit: 'stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van een parkeerterrein'. Voor dit onderdeel gelden geen drempelwaarden, daarom is beoordeeld of op basis van de aard en omvang van het plan een mer-beoordeling aan de orde is.

Het omgevingsprogramma voor Spoorkwartier is een kaderstellend beleidsdocument dat ontwikkelprincipes, bandbreedtes en fasering bevat. Het programma legt geen juridisch bindende bouw- en gebruiksrechten vast, deze volgen bij de opvolgende uitwerkingen met omgevingsvergunningen Bopa's. De beoordeling op programmaniveau richt zich daarom op de vraag of, gegeven aard, omvang en locatie van de ontwikkeling, waarschijnlijk belangrijke milieugevolgen te verwachten zijn (bijlage II SMB richtlijn[10]). Het omgevingsprogramma vormt een kader van de transformatie van een voormalig rangeerterrein naar een gemengd stedelijk gebied met wonen, werken, voorzieningen, cultuur en onderwijs. Uit de plan-mer-beoordeling blijkt dat het programma betrekking heeft op een klein gebied op lokaal niveau en dat geen passende beoordeling voor Natura 2000 nodig is. Daarmee kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling in plaats van een volledige MER.

De plan-mer-beoordeling staat in bijlage 2.

[9] Het is gebruikelijk om 'mer' met kleine letter te schrijven als het gaat om de mer-beoordelingen. 'MER' met hoofdletters wordt gebruikt voor het rapport dat volgt uit een wettelijke plicht.

[10] De SMB-richtlijn verplicht dat milieugevolgen van plannen en programma's vooraf in beeld worden gebracht en meegewogen in besluitvorming.

6.2 Omgevingsaspecten – thematisch

In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten, relatie met beleid en gedane onderzoeken geduid. Dilemma's en aandachtspunten die uit de confrontatie van verschillende sectorale ambities komen worden omschreven, evenals hoe daarmee is omgegaan in het plan. Elk thema wordt afgesloten met een conclusie en aandachtspunten voor uitwerking.

6.2.1 Wonen

Wonen

Spoorkwartier is één van de grote woningbouwlocaties van Groningen en draagt in belangrijke mate bij aan de kwantitatieve en kwalitatieve ambities uit de Omgevingsvisie, het Volkshuisvestingsplan en de visie op wonen en zorg.

De gemeente staat de komende jaren voor een aanzienlijke woningbouwopgave als gevolg van de aanhoudende groei van het aantal huishoudens. Hoewel alle huishoudtypen groeien, neemt met name het aantal alleenstaanden en stellen zonder kinderen sterk toe. Gezien het stedelijke karakter en de dynamiek van het Stationsgebied richt het woonprogramma zich in de eerste plaats op één- en tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van ongeveer 23 tot 50 jaar. Daarnaast biedt het gebied kansen voor jonge, stedelijk georiënteerde gezinnen en vitale senioren.

Binnen het Spoorkwartier wordt voorzien in een substantiële toevoeging van woningen, hoofdzakelijk in de vorm van appartementen. Daarbij wordt ingezet op een gevarieerd woningaanbod in verschillende prijssegmenten, zodat ruimte ontstaat voor uiteenlopende doelgroepen. Een gedifferentieerd woonprogramma draagt, in samenhang met voorzieningen en werkfuncties, bij aan de ontwikkeling van een levendig en hoogstedelijk centrummilieu.

Voor het Spoorkwartier zijn voorafgaand aan de inwerkingtreding van het Volkshuisvestingsplan, op projectniveau afspraken gemaakt over de verdeling van woningen naar prijssegment. Deze afspraken gaan uit van een verdeling van ongeveer 21% sociale huur, 34% middensegment (middeldure huur en goedkope koopwoningen) en 45% vrije sector huurwoningen en dure koopwoningen. Deze verdeling wijkt af van de in het Volkshuisvestingsplan opgenomen standaardverdeling voor nieuwbouw van 30% sociaal, 30% middensegment en 40% betaalbaar. Het Volkshuisvestingsplan biedt echter expliciet ruimte om al gemaakte projectafspraken te respecteren, waardoor voor het Spoorkwartier kan worden uitgegaan van de eerder overeengekomen programmering.

De genoemde verdeling vormt de ambitie en het richtinggevende uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Spoorkwartier. Bij de uitwerking en realisatie van de verschillende deelprojecten kan, afhankelijk van marktomstandigheden, programmatische afwegingen en uitvoerbaarheid, enige afwijking van deze percentages noodzakelijk blijken. Beperkte verschuivingen binnen de woningcategorieën zijn daarom mogelijk, mits deze passen binnen de doelstellingen van het woonprogramma en de beoogde differentiatie van het woningaanbod behouden blijft. Eventuele grotere afwijkingen dienen afzonderlijk en deugdelijk te worden gemotiveerd.

Doelgroepen woningbouw

In het Spoorkwartier wordt ingezet op een gevarieerd woningaanbod voor verschillende doelgroepen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen, middenhuur/betaalbare koopwoningen

(tot €420.000 in 2026, dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd) en duurdere woningen.

De concrete borging van deze woningcategorieën vindt plaats bij de besluitvorming over de afzonderlijke ontwikkelingen in het gebied.

De ontwikkelingen worden formeel mogelijk gemaakt via een omgevingsvergunning Bopa. Bij de Bopa kunnen voorwaarden worden gesteld aan het woningprogramma en de beschikbaarheid van woningen voor specifieke doelgroepen. Het Bkl biedt hiervoor een juridische grondslag. Op basis van artikel 8.0c, lid 1 Bkl in samenhang met artikel 5.161c Bkl kunnen bij een Bopa regels worden gesteld over:

- De categorie woningen die worden gerealiseerd, zoals sociale huur, middenhuur of betaalbare koop;
- De doelgroep waarvoor deze woningen zijn bestemd;
- De termijn waarbinnen deze woningen voor de betreffende doelgroep beschikbaar moeten blijven.

In de benodigde omgevingsvergunning(en) Bopa worden voorschriften opgenomen die waarborgen dat een deel van het woningaanbod gedurende een bepaalde periode beschikbaar blijft voor de beoogde doelgroep.

Om voorafgaand aan de ontwikkelaars duidelijkheid te geven over het woningprogramma van Spoorkwartier, wordt in dit omgevingsprogramma al ingegaan op het type woningen die in het Spoorkwartier een plek moeten krijgen. Daarbij wordt ook ingegaan op de instandhouding van deze woningen voor een bepaalde periode.

Woningprogramma – type woningen
Het type woningbouwprogramma voor de kwadranten 3 en 4 kent ongeveer de volgende verdeling: 33% sociale huur, 7% middenhuurwoningen, 16% sociale koopwoningen en 44% woningen in de vrije sector. Hiermee wordt meer dan de helft van dit programma (56%) gerealiseerd in de betaalbare woningsegmenten en is in lijn met de verdeling in type woningen voor het Spoorkwartier als geheel.

Instandhoudingstermijn betaalbare woningvoorraad
Daarnaast wordt voor de instandhouding van de betaalbare woningvoorraad minimale instandhoudingstermijnen vastgelegd. Voor sociale huurwoningen geldt een minimale instandhoudingstermijn van 30 jaar. Voor middenhuurwoningen geldt een minimale instandhoudingstermijn van 10 jaar. Voor sociale koopwoningen geldt als voorlopig uitgangspunt een minimale instandhoudingstermijn van 2 jaar.

Zowel het woningbouwprogramma (bij benadering) als de instandhoudingstermijnen worden juridisch geborgd in de benodigde omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Daarmee is verzekerd dat het beoogde aandeel betaalbare woningen gedurende de vastgestelde termijnen in stand blijft.

Ladder voor duurzame verstedelijking
De ladder voor duurzame verstedelijking uit artikel 5.129g van het Bkl is een toetsingskader waaraan stedelijke ontwikkelingen moeten worden gemotiveerd om zorgvuldig ruimtegebruik te borgen en leegstand of overprogrammering te voorkomen. Bij de motivering moet worden aangetoond dat het initiatief een stedelijke ontwikkeling is, dat voor de ontwikkeling behoefte bestaat en dat het plangebied van de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied ligt of waarom

het plan geschikt is voor een locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

In het Spoorkwartier wordt ruimte gegeven voor het realiseren en uitoefenen van verschillende functies die op grond van het tijdelijk deel van het omgevingsplan niet mogelijk zijn. Er wordt ruimte geboden voor onder andere woningen, zakelijke dienstverlening, commerciële functies, maatschappelijke dienstverlening en kantoren. De ruimte die het Spoorkwartier biedt voor deze functies kan worden beschouwd als een 'stedelijke ontwikkeling'. In het plangebied komen namelijk meer dan 12 woningen en er komt meer dan 500 vierkante meter aan bruto vloeroppervlak voor het vestigen van functies die vallen onder zakelijke dienstverlening, commerciële functies en maatschappelijke voorzieningen. Verder is het de bedoeling dat in de kwadranten 1 en 2 ruimte wordt gerealiseerd voor het vestigen van kantoren. De ruimte voor kantoren gaat meer bedragen dan 500 vierkante meter bruto vloeroppervlak. De exacte programmering voor de kwadranten 1 en 2 is bij het maken van dit omgevingsprogramma nog onduidelijk. Samenvattend kunnen de verschillende beoogde functies voor het Spoorkwartier tezamen worden beschouwd als een 'stedelijke ontwikkeling'.

Uit het gemeentelijk beleid volgt dat voor de beoogde ontwikkeling van het Spoorkwartier 'behoefte' is. In de omgevingsvisie Levende Ruimte wordt het stationsgebied aangewezen als ontwikkelgebied voor woningbouw en werkgelegenheid. Ook passen de ontwikkelingen binnen de ambities van het Volkshuisvestingsplan. De beoogde woningbouw in het Spoorkwartier draagt namelijk bij aan de ambitie om 14.000 nieuwe woningen in de gemeente Groningen te realiseren en dat 2/3 van de nieuwe woningen sociaal en betaalbaar zijn. Uit andere gemeentelijke beleidstukken, zoals het strategisch woningbouwprogramma 2023-2032 volgt dat het stationsgebied geschikt is voor een stedelijk woonmilieu, waar verdichting centraal staat en de nadruk ligt op het toevoegen van appartementen, stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid. Verder blijkt uit de Strategie Werklocaties dat het stationsgebied als toplocatie wordt beschouwd voor kantoren, zakelijke dienstverlening en andere stedelijke functies. Ook past de planvorming voor het Spoorkwartier in de regionale afspraken die zijn gemaakt voor de regio Groningen – Assen. De plannen voor het Spoorkwartier dragen dus bij aan de gemeentelijke en regionale opgave voor woningbouw en werkgelegenheid.

Daarnaast ligt het plangebied van het Spoorkwartier binnen bestaand stedelijk gebied, waarbij het voormalige rangeerterrein wordt herontwikkeld. Hierdoor wordt bestaand ruimtebeslag efficiënt benut.

Provinciale instructieregel woningbouw
Artikel 3.30 van de POV bepaalt dat nieuwe woningbouwontwikkelingen naar aard, locatie en omvang in overeenstemming moeten zijn met de gemeentelijke woonvisie, regionale woningbouwafspraken en overige tussen gemeenten en provincie gemaakte afspraken over de ontwikkeling van de woningvoorraad.

Het Spoorkwartier voorziet in de toevoeging van woningen binnen bestaand stedelijk gebied op een van de best bereikbare locaties van Noord-Nederland. De ontwikkeling draagt bij aan de woningbouwopgave van de gemeente Groningen en de Regio Groningen-Assen en sluit aan bij de uitgangspunten van zorgvuldig ruimtegebruik en binnenstedelijke verdichting. De woningbouw wordt gerealiseerd op een multimodaal knooppunt waar trein-, bus-, fiets-

en voetgangersverbindingen samenkomen. Hiermee wordt optimaal gebruikgemaakt van bestaande infrastructuur en voorzieningen.

De Regio Groningen-Assen is op basis van de NOVI aangewezen als NOVEX-verstedelijkingsgebied, waarbij woningbouw nadrukkelijk wordt beschouwd in samenhang met bereikbaarheid, werkgelegenheid, klimaatadaptatie, energietransitie en leefkwaliteit. Het Spoorkwartier geeft invulling aan deze integrale benadering door woningbouw te combineren met hoogwaardige werkfuncties, mobiliteit, vergroening van de leefomgeving en klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte.

De woningbouwontwikkeling is afgestemd op het gemeentelijke Volkshuisvestingsplan en de regionale woningbouwprogrammering van de Regio Groningen Assen. Daarmee wordt geborgd dat de toevoeging van woningen aansluit bij de regionale behoefte en past binnen de afspraken die hierover zijn gemaakt tussen gemeente, regio en provincie.

De voorgenomen woningbouw in het Spoorkwartier vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied, op een hoogwaardige OV-locatie en binnen een gebied waarvoor een integrale verstedelijkingsopgave geldt. De ontwikkeling draagt bij aan de gemeentelijke en regionale woningbouwopgave en sluit aan bij de uitgangspunten van Regio Groningen Assen. Daarmee is de woningbouwontwikkeling naar aard, locatie en omvang in overeenstemming met artikel 3.30 van de POV.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Het Spoorkwartier levert een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave van Groningen met ongeveer 404 woningen op een hoogwaardige binnenstedelijke OV-locatie;
- De ontwikkeling sluit aan bij gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid en combineert wonen, werken en voorzieningen in een hoogstedelijk milieu.

6.2.2 Werken en voorzieningen

Detailhandel en horeca

De programmatische invulling voor kwadranten 3 en 4 zijn verder uitgewerkt dan de invulling van de andere kwadranten. Kwadranten 3 en 4 worden ontwikkeld als groene, hoogstedelijke woongebieden met een mix van woningtypen, bijbehorende voorzieningen in de plinten, ruimte voor kleinschalig werken en kantoren (in kwadrant 3) en kwalitatieve collectieve binnentuinen die bijdragen aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving.

De uitgangspunten uit het plan voor het Spoorkwartier als geheel en kwadrant 3 en 4 in het bijzonder, sluiten goed aan bij de Detailhandels- en Horecavisie Ruimte voor Retail. Het plan gaat uit van een gemengd stedelijk programma waarin wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd en voorziet expliciet in horeca, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, een hotel en andere publieksgerichte functies in de plinten langs het Tulaplein en de centrale route tussen de Parkweg en het station. Deze voorzieningen zijn niet bedoeld als zelfstandige functie, maar als ondersteuning van het hoogstedelijke woon-, werk- en verblijfsmilieu en als drager van levendigheid en verblijfskwaliteit. Daarnaast zet het plan sterk in op een hoogwaardige openbare ruimte, een autoluwe inrichting, aantrekkelijke verblijfsplekken, terrassen, goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers en een levendig stationsgebied. Daarmee voldoet het Spoorkwartier aan de beleidsuitgangspunten uit de Detailhandels- en Horecavisie.

Werken
De uitgangspunten voor het Spoorkwartier sluiten goed aan bij de Strategie Werklocaties. In de strategie wordt het stationsgebied aangewezen als een hoogwaardig stedelijk vestigingsmilieu en als voorkeurslocatie voor nieuwe kantoren, waarbij wordt ingezet op een gemengd programma van werken, wonen en voorzieningen met een belangrijke rol voor de werkfunctie. Het plan geeft hier concreet invulling aan door ongeveer 40% van het programma te reserveren voor kantoren, met ongeveer 30.000 m² kantoorruimte op een locatie direct aan het Hoofdstation. Daarbij richt het plan zich expliciet op kennisintensieve bedrijven, zakelijke dienstverlening, ICT, media en creatieve bedrijvigheid, functies die goed passen bij het profiel van het stationsgebied als hoogwaardige kantoorlocatie. Deze functies zullen voornamelijk landen in kwadranten 1 en 2. Ook in kwadrant 3 wordt ruimte gereserveerd voor het uitoefenen van deze functies. De uitstekende bereikbaarheid per trein, bus, fiets en te voet, de aanwezigheid van bijbehorende voorzieningen en de combinatie met wonen en stedelijke functies versterken bovendien het vestigingsklimaat. Het omgevingsprogramma kan daarom worden beschouwd als een nadere uitwerking van de ambities uit de Strategie Werklocaties. Het beoogde werkprogramma voor het Spoorkwartier past binnen het beleidsmatige uitgangspunt om het stationsgebied en het Spoorkwartier te ontwikkelen als toplocatie voor nieuwe kantoorontwikkeling.

Provinciale instructieregel bedrijventerreinen
Artikel 3.32 van de POV bevat instructieregels voor nieuwe bedrijventerreinen en uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen. Het doel van deze regeling is om de ontwikkeling van bedrijventerreinen regionaal af te stemmen en zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen.

De huidige begripsomschrijving van een bedrijventerrein in de POV is zodanig ruim geformuleerd dat ook gemengde stedelijke ontwikkelingen met kantoorfuncties zoals het Spoorkwartier daar onder kunnen vallen. Uit overleg met de provincie Groningen is gebleken dat deze ruime formulering niet overeenkomt met de bedoeling van dit begrip. Het begrip is namelijk te breed geformuleerd waardoor locaties zoals het Spoorkwartier onder de reikwijdte van het begrip vallen. Dit is niet de bedoeling.

De instructieregel is bedoeld voor locaties die primair gericht zijn op bedrijfsvestigingen en het karakter hebben van een bedrijventerrein. Het Spoorkwartier kent een wezenlijk ander ruimtelijk en functioneel karakter. Gelet op de bedoeling van de provinciale regeling, de door de provincie gegeven uitleg van de begripsbepaling en het gemengde stedelijke karakter van het Spoorkwartier wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet kan worden aangemerkt als een nieuw bedrijventerrein of een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein als bedoeld in artikel 3.32 van de POV. De instructieregel is daarom niet van toepassing op het Spoorkwartier.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Het plan voor het Spoorkwartier voldoet aan het geldende retailbeleid en de strategie werklocaties;
- De instructieregel voor bedrijventerreinen uit de POV is niet van toepassing op het Spoorkwartier.

6.2.3 Sociale veiligheid en gezondheid
Het Spoorkwartier wordt ontwikkeld als gemengd, hoogstedelijk gebied waar wonen, werken, cultuur, onderwijs en voorzieningen samenkomen. De inrichting van het gebied draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een hoge mate van sociale veiligheid.

Sociale veiligheid
De sociale veiligheid wordt versterkt door een levendige openbare ruimte met actieve plinten, publieksfuncties en woningen langs de belangrijkste loop- en fietsroutes. Hierdoor ontstaat op verschillende momenten van de dag sociale controle en toezicht. De openbare ruimte krijgt een overzichtelijke inrichting met goede zichtlijnen, herkenbare routes en passende verlichting, waardoor gebruikers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Het gebied is autoluw ingericht, waarbij voetgangers en fietsers prioriteit krijgen. Verkeersstromen worden zoveel mogelijk gescheiden en ingericht als veilige verbindingen tussen station, binnenstad en omliggende wijken. Collectieve binnentuinen vormen daarnaast beschutte en overzichtelijke verblijfsruimten waar ontmoeting, spelen en sociale controle samenkomen.

Gezondheid
Het Spoorkwartier sluit aan bij de uitgangspunten van de Gezonde Stad Groningen en stimuleert gezond gedrag door lopen, fietsen en ontmoeten centraal te stellen. Dankzij de ligging bij het station en de directe verbindingen met de binnenstad en de omliggende wijken zijn voorzieningen goed bereikbaar zonder afhankelijkheid van de auto.

Groen speelt een belangrijke rol in de leefkwaliteit. Bomen, groene binnentuinen, groene daken en ecologische zones dragen bij aan een betere luchtkwaliteit, verkoeling tijdens warme perioden, biodiversiteit en het mentale welzijn van bewoners en bezoekers. Daarnaast bieden pleinen, binnentuinen en collectieve daktuinen aantrekkelijke plekken voor ontmoeting, ontspanning en beweging, waarmee sociale cohesie en gezondheid worden versterkt.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Door de combinatie van een autoluwe inrichting, aantrekkelijke loop- en fietsroutes, hoogwaardige groenvoorzieningen, ontmoetingsplekken en actieve stedelijke functies ontstaat een sociaal veilig, gezond en inclusief stadsdeel dat bijdraagt aan de leefkwaliteit van Groningen.

6.2.4 Mobiliteit

Het plan voor het Spoorkwartier sluit in grote lijnen zeer goed aan op de uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie, de Fietsstrategie en de Routekaart OV. Het plan is expliciet gebaseerd op de ligging direct aan het Hoofdstation en geeft voetgangers en fietsers prioriteit boven autoverkeer. De centrale route tussen Parkweg en station wordt ingericht als hoogwaardige voetgangers- en fietsverbinding, het gebied wordt autoluw ontwikkeld, er wordt ingezet op een sterke koppeling met trein, bus en fiets en er worden omvangrijke fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd, waaronder een ondergrondse fietsenstalling bij het station van ongeveer 6.500 plaatsen en regionale fietsroutes. De combinatie van stedelijke verdichting bij een belangrijke OV-knoop sluit rechtstreeks aan bij de ambities uit de Mobiliteitsvisie en de Routekaart OV.

Hoewel de Beleidsregel Parkeernormen 2024 voor Zone A in beginsel geen parkeereis stelt, gaat het plan voor kwadrant 1 wel uit van de realisatie van een parkeervoorziening. In de actualisatie van dit omgevingsprogramma voor kwadrant 1 zal deze voorziening verder worden uitgewerkt en waar nodig onderbouwd.

In kwadrant 1 wordt een openbare parkeervoorziening voor fietsen voorzien, afhankelijk van de programmatische invulling van het kwadrant. In de overige kwadranten moet het fietsparkeren voor

gebruikers en bewoners inpandig worden opgelost in lijn met de Beleidsregel parkeernormen 2024.

Conclusie en aanbevelingen uitwerking

- Het plan voor het Spoorkwartier sluit aan bij het mobiliteits- en parkeerbeleid.

6.2.5 Groen, ecologie en klimaatadaptatie

De ontwikkeling van Het Spoorkwartier zet expliciet in op een natuurinclusieve gebiedsontwikkeling met een robuust groen raamwerk, nieuwe groene zones langs het busstation, groene binnentuinen, daken en gevels en ecologische verbindingen die aansluiten op de bestaande en toekomstige ecologische structuur van het stationsgebied. Daarmee sluit het plan goed aan bij de ambities van de GES en het Groenplan Vitamine G om ecologische verbindingen te versterken en groen integraal onderdeel te maken van stedelijke ontwikkelingen. Ook de uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen is duidelijk herkenbaar in het plan door de inzet op waterberging, infiltratie, klimaatadaptieve inrichting, schaduw, vergroening, biodiversiteit, groene daken en maatregelen tegen hitte en wateroverlast. Daarmee sluit het plan ook aan bij de ambities van het Bomenplan waarin wordt ingezet op een toekomstbestendig stedelijk bomenbestand, versterking van de biodiversiteit en het vergroten van de boomkroonbedekking als bijdrage aan een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. De voorgestelde groene structuren, verblijfsplekken en klimaatadaptieve inrichting bieden kansen voor de aanleg van kwalitatief hoogwaardige groeiplaatsen en versterking van stedelijke boomstructuren. Tegelijkertijd vraagt de hoge bebouwingsdichtheid van Het Spoorkwartier om een zorgvuldige uitwerking zodat bomen voldoende onder- en bovengrondse groeiruimte krijgen en daadwerkelijk kunnen uitgroeien tot volwassen bomen die bijdragen aan verkoeling, biodiversiteit en leefkwaliteit.

Groennorm

De totale ontwikkeling van het Spoorkwartier voorziet in het realiseren van voldoende groen en bomen volgens de doelstellingen uit het omgevingsprogramma Groennormen. De doelstellingen zijn vertaald in een 'groennorm' en 'boomnorm'. Uit deze twee normen valt de hoeveelheid groen en bomen af te leiden in hoeverre een ontwikkeling moet bijdragen aan het realiseren en behouden van 'voldoende' groen per gebiedstype. Het plangebied van het Spoorkwartier valt binnen de buurt *'Rivierenbuurt'*. De Rivierenbuurt is te kwalificeren als *'Gebiedstype C2 binnenstedelijk Oude wijken, West en Zuid'* (hierna: gebiedstype C2). De ontwikkeling van het Spoorkwartier is te beschouwen als **'nieuwbouw inbreiding'** waardoor het plangebied moet voldoen aan 'groennorm 1' en 'boomnorm 1'. De totale oppervlakte van het Spoorkwartier bedraagt grofweg 51.373 vierkante meter waarvan naar inschatting 24.626 onbebouwd.

Voor het gebiedstype C2 (de Rivierenbuurt) geldt een groennorm van 16%. Dit betekent dat 16% van het plangebied moet bijdragen aan het realiseren en behouden van groen, oftewel 8.219,68 vierkante meter. Het Spoorkwartier voldoet aan de groennorm van 16%. Dit wordt hieronder toegelicht.

Voor het berekenen van de groennorm zijn de groene binnentuinen van de kwadranten 3 en 4, de groenstroken ten noorden van de kwadranten 1 en 2, de groene afscheiding tussen kwadrant 1 en het Emmaviaduct gebruikt die staan weergegeven op de plankaart van het Spoorkwartier. Dit tezamen bedraagt een groene omgeving van grofweg 12.250 vierkante meter. Ook op het Tulaplein, de zijstraten,

tussen de gebouwen in de kwadranten 1 en 2 en op de daken wordt hoogstwaarschijnlijk groen gerealiseerd. Echter is dit in deze berekening niet meegenomen. De verwachting is daarom dat de uiteindelijke groene invulling van het Spoorkwartier nog hoger zal uitvallen.

Boomnorm 1

Voor het gebiedstype C2 (De Rivierenbuurt) geldt een boomnorm dat bestaat uit het huidige percentage boomkroonbedekking van de betreffende buurt met een verhoging van één procent. Het huidige percentage boomkroonbedekking van de Rivierenbuurt is 8,89% van het onbebouwde gebied. Voor de Rivierenbuurt geldt dus een boomnorm van 9,9%. Dit betekent dat 9,9% van het onbebouwde deel van het plangebied moet bijdragen aan het realiseren en behouden van bomen, oftewel een boomkroonbedekking van 2.437,974 vierkante meter. Het Spoorkwartier voldoet aan de boomnorm van 9,9%. Dit wordt hieronder toegelicht.

Voor het berekenen van de boomkroonbedekking zijn de geplande bomen op het Tulaplein gebruikt. Dit zijn in de huidige plannen 68 bomen van eerste-orde grootte. In onderstaande tabel staan de soorten en de geschatte boomkroonbedekking in vierkante meters:

Boomsoort (Latijn)	Boomsoort (Nederlands)	Geschatte boomkroon in m^2 bij volgroeide boom[1]
Tilia cordata	Winterlinde	113
Tilia americana neglect	Amerikaanse linde	177
Acer rubrum	Rode esdoorn	113
Ulmus Rebona	Iep	64

Dit geeft bij een gelijke verdeling van 17 bomen per soort een gemiddelde boomkroonbedekking van 116,75 vierkante meter per boom. Met 68 bomen wordt een boomkroonbedekking van 7.939 vierkante meter gerealiseerd. Ook in de zijstraten, in de binnentuinen en de groenstroken worden bomen geplant. Echter is dit niet in deze berekening meegenomen. De verwachting is daarom dat de uiteindelijke groennorm nog hoger zal uitvallen.

Gebiedsbescherming (regelgeving vanuit rijk en provincie)
In de buurt van het plangebied van Spoorkwartier liggen drie Natura 2000-gebieden, het Zuidlaardermeergebied, Het Drentse Aa gebied en het Leekstermeergebied.

Het plangebied van Spoorkwartier ligt op een afstand van meer dan 4 kilometer van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Leekstermeer, welke niet gevoelig is voor stikstofdepositie. Het Leekstermeergebied is uitsluitend aangewezen als Vogelrichtlijngebied en bevat geen aangewezen stikstofgevoelige habitattypen. Het gebied is daarom niet aangemerkt als stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is het Zuidlaardermeergebied en ligt op een afstand van 9 kilometer. Hiertussen liggen diverse (snel)wegen, bebouwing en agrarische percelen. Gezien deze afstand en locatie van het plangebied zijn er geen directe of indirecte effecten op de Natura 2000-gebieden te verwachten.

Stikstof
Voor de mogelijke stikstofdepositie is er een stikstofonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de stikstofdepositie niet meer bedraagt dan 0,00 mol N/ha/jaar. Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de uitvoering van

het omgevingsprogramma en een passende beoordeling is niet noodzakelijk. Ook hebben de voorgenomen activiteiten geen effecten op NNN-gebieden. Het stikstofonderzoek staat in bijlage 3 van het omgevingsprogramma.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied van het Spoorkwartier ligt ruim buiten de begrenzing van NNN-gebieden die liggen in de provincies Groningen en Drenthe.

Soortenbescherming
Voor het plangebied van Spoorkwartier is in 2022 een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is geconstateerd dat in het plangebied geen waarnemingen van beschermde plantensoorten bekend zijn. Ook zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde plantsoorten aangetroffen. Voor de te slopen woningen aan de Parkweg geldt dat aanvullend onderzoek is geadviseerd naar de vleermuis, huismus en gierzwaluw. Ook moet onderzocht worden of steenmarters verblijven in de te slopen woningen en bijgebouwen. Ook dienen te kappen bomen voor kap onderzocht te worden op aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten.

Na dit verkennend natuuronderzoek zijn vervolgonderzoeken in 2023 en 2025 uitgevoerd in de panden en bijgebouwen aan de Parkweg. Uit de vervolgonderzoeken is gebleken dat in de panden en bijgebouwen aan de Parkweg die gesloopt worden geen verblijfplaatsen van vleermuizen en steenmarters aanwezig zijn. Hoe voldaan wordt aan regelgeving met betrekking tot bescherming van ecologie bij de sloop van de panden en bijgebouwen aan de Parkweg staat omschreven in de ruimtelijke onderbouwing van de vergunningsaanvraag voor het slopen van de panden en veranderen van het gebruik (bijlage 4.

Voorafgaand aan de kap van een aantal bomen en een houtopstand aan de rand van het Spoorkwartier is onderzoek gedaan naar nesten van eekhoorns, vleermuizen en jaarrond beschermde vogels. Deze zijn niet aangetroffen. Na dit onderzoek zijn de bomen die moesten wijken voor de verbinding tussen het Spoorkwartier en de Parkweg in het plangebied gekapt. Hierdoor hoeven voorafgaand aan het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden geen maatregelen te worden getroffen.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Gemeentelijk beleid: Het plan voor het Spoorkwartier sluit aan bij het gemeentelijk beleid voor groen, ecologie en klimaatadaptatie.
- Gebiedsbescherming: Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning Bopa die ziet op een concreet bouwplan wordt opnieuw beoordeeld of tijdens de aanleg- en gebruiksfase significante effecten kunnen op treden op (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden. Dit betreft dus de aanvraag voor een omgevingsvergunning Bopa waarbij het concrete bouwplan wordt beoordeeld.
- Soortenbescherming: Uit het verkennend natuuronderzoek en de vervolgonderzoeken is gebleken dat beschermde dier- en plantsoorten door de ontwikkeling van het Spoorkwartier niet worden verstoord. Echter is het verkennend natuuronderzoek in augustus 2022 opgeleverd. Bij het maken van dit omgevingsprogramma is dit onderzoek al vier jaar oud. Hierdoor ontstaat een noodzaak om het verkennend natuuronderzoek naar aanwezige dier- en plantsoorten in het plangebied te actualiseren. De actualisering van dit onderzoek gebeurt bij de benodigde omgevingsvergunningen Bopa voor kwadranten 3 en 4.

6.2.6 Water

Op basis van paragraaf 5.1.3 van het Bkl houdt het bevoegd gezag bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties rekening met het beschermen van de waterbelangen.

De ligging van het gebied leidt tot een grote uitdaging met betrekking tot waterbeheer, met name door het beoogde hoogteverschil in het gebied. Het Tulaplein ligt straks op het laagste punt om aan te sluiten met de reizigerspassage van station Groningen. De groenstructuur die beoogd wordt in het plan heeft een bufferwerking, maar rekening houdend met de hellingen en grondwaterstand zijn technische oplossingen nodig.

Onder het Tulaplein wordt een waterkelder aangelegd waarmee wordt voorzien in het tijdelijk opvangen van vuil- en hemelwater bij extreme neerslag en/of calamiteiten. Daarnaast voorziet de kelder in een waterbuffer (gevuld bassin) waarin een watervoorraad beschikbaar is voor beplanting, waarmee groeiplaatsen in droge perioden kunnen worden bewaterd.

De gebiedsinrichting vraagt op het gebied van water om twee verschillende benaderingen. In het verdiepte deel (Tulaplein en de aanliggende hellende straten die daarop aansluiten) geldt dat waterveiligheid de hoogste prioriteit heeft. Het verdiepte deel vormt een onderbemaling en de focus ligt daarbij op het verantwoord verwerken van water, zodat de verdiepte reizigerspassage van het Hoofdstation te allen tijde vrij blijft van water.

De kwadranten liggen over het algemeen hoger. Daken en groene gebieden worden zo ingericht dat het water wordt vastgehouden en benut in het gebied. Waterberging vindt waar mogelijk plaats door groendaken en in de tuinen. De waterkelder bedient het hele gebied voor uiteindelijke afwatering behalve de kwadranten 1 en 2. Het overtollig regenwater vanaf deze kwadranten wordt rechtstreeks naar het Noord-Willemskanaal afgevoerd.

Naast hevige regenval zullen ook perioden van droogte een rol spelen, met eens per tien jaar een potentieel neerslagtekort van 300 millimeter. De openbare ruimte en beplanting moeten hiertegen bestand zijn. Tijdens langere perioden van droogte – zoals de zomer – is wateraanvulling nodig om de vegetatie niet te laten uitdrogen. Het water dat ligt opgeslagen in de seizoensbuffer kan gebruikt worden om de bomen op het stationsplein van extra water te voorzien. Tijdens de natte periode (wintermaanden) is de vegetatie zelfredzaam.

De Uitgangspuntennotitie waterhuishouding en riolering en Notitie Ontwerp afwatering Tulaplein (bijlages 5 en 6) gaan nader in op het bergen van hemel- en vuilwater in het Spoorkwartier, met speciale aandacht voor het voorkomen van instroom van hemelwater in de reizigerspassage.

Voor de bouwontwikkelingen op de kwadranten zijn er een aantal relevante uitgangspunten waar rekening mee gehouden dient te worden:

- Alleen gebieden met vloerniveaus op 2,00 m NAP of hoger mogen direct aansluiten op het Noord-Willemskanaal. Overige gebieden voeren regenwater af op de waterkelder van het Tulaplein. In de praktijk zal dit hoogstwaarschijnlijk betekenen dat deze optie alleen voor kwadranten 1 en 2 bestaat.
- Het is onwenselijk om de volledige vuilwaterproductie van de gebouwontwikkelingen op het vuilwaterrioolstelsel van het Tulaplein af te voeren. Dit vanwege de beperkte mogelijkheden om te voorzien in de calamiteitenberging op het diepste punt van het plein. Daarom is ervoor gekozen om

alle vloerniveaus boven +3,00 m NAP te laten afvoeren naar de omgeving. Deze opgave wordt neergelegd bij de ontwikkelaar van het kwadrant.
- Het uitgangspunt voor de kwadranten is dat er minimaal 70 liter op te vangen en te bergen hemelwater toegevoegd wordt per m² toegevoegde bebouwing of verharding, in overeenstemming met de regels voor opvang hemelwater in het omgevingsplan. De ontwikkelaar van de kwadranten is verantwoordelijk voor het ontwerp van deze nader te bepalen voorzieningen, inclusief de aansluiting op de lozingsopties van het hemelwaterriool of de waterkelder onder het Tulaplein.

Conclusie en aanbeveling voor uitwerking

- Geconcludeerd wordt dat water geen belemmering vormt voor het plan, mits rekening wordt gehouden met uitgangspunten hierboven en er voldaan wordt aan de relevante eisen uit het omgevingsplan over hemelwaterberging.

6.2.7 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Binnen het gehele plangebied geldt aandachtsgebied 'archeologische percelen' en het werkingsgebied 'archeologische zones'. Als sprake is van het realiseren van een bouwwerk met een dak waarbij de bodem dieper dan 30 cm wordt geroerd moet er voor deze activiteiten een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Bij deze omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden aangeleverd.

Uit de uitgevoerde archeologische booronderzoeken van MUG (2017) en RAAP (2017, 2018 en 2025) blijkt dat binnen het plangebied een afgedekt en grotendeels intact dekzandlandschap aanwezig is. Zowel in het dekzand als in het bovenliggende afzettingsklei zijn behoudenswaardige archeologische waarden aangetoond. Deze waarden vertegenwoordigen een belangrijke bron van informatie over de bewonings- en gebruiksgeschiedenis van het gebied en dienen daarom zorgvuldig te worden beschermd.

Voor toekomstige ontwikkelingen in het plangebied vormt archeologie een belangrijk aandachtspunt. Uitgangspunt is het behoud van de archeologische waarden in situ, waarbij deze aanwezige resten zoveel mogelijk in de bodem behouden blijven. Indien behoud in situ als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling niet haalbaar blijkt, worden mitigerende maatregelen getroffen. In dat geval worden de archeologische waarden voorafgaand aan de werkzaamheden veiliggesteld door middel van aanvullend archeologisch onderzoek en, indien noodzakelijk, een opgraving.

Op basis van de resultaten van het booronderzoek is een Programma van Eisen (bijlage 7) opgesteld voor het uitvoeren van een archeologisch proefsleuvenonderzoek binnen het Spoorkwartier. Dit onderzoek heeft als doel de aard, omvang, kwaliteit en behoudenswaardigheid van de aangetoonde archeologische resten nader vast te stellen. Het proefsleuvenonderzoek wordt uitgevoerd voorafgaand aan het bouwrijp maken van het gebied.

De resultaten van het proefsleuvenonderzoek vormen de basis voor het vervolgtraject. Op grond hiervan kan het bevoegd gezag besluiten de gronden vrij te geven voor ontwikkeling of aanvullende maatregelen voor te schrijven zoals een archeologische opgraving of archeologische begeleiding tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Cultuurhistorie

Voor de realisatie van de nieuwe verbinding tussen het Spoorkwartier en de Parkweg is het noodzakelijk om de panden van de Parkweg 75 tot en met 89 (oneven) te slopen. Deze panden zijn in het tijdelijk deel van het omgevingsplan, dat bestaat uit het bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen aangewezen als karakteristieke gebouwen en vallen onder de beschermende regeling 'Waarde – karakteristieke gebouwen en objecten. Daarmee vertegenwoordigen zij de cultuurhistorische waarden die bijdragen aan de identiteit van de Parkweg en haar omgeving.

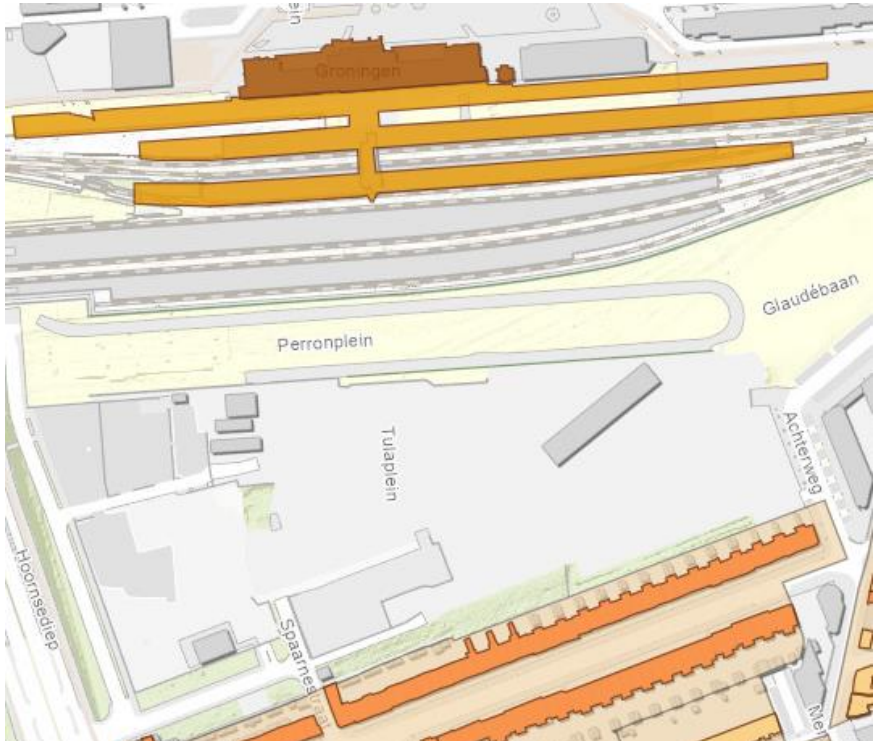
De bescherming van deze panden houdt in dat de gehele of gedeeltelijke sloop alleen mogelijk is met een omgevingsvergunning. Bij de beoordeling van een dergelijke vergunning vindt een zorgvuldige afweging plaats tussen het behoud van cultuurhistorische waarden en andere ruimtelijke belangen.

Om het Spoorkwartier goed te kunnen aansluiten op de omliggende gebieden wordt de Rijnstraat doorgetrokken richting het stationsgebied en wordt ter hoogte van deze aansluiting aan de Parkweg een nieuwe entree gerealiseerd. De sloop van de panden maakt het mogelijk een ruime, overzichtelijke en verkeersveilige toegang creëren die verschillende vervoersstromen op een logische wijze met elkaar verbindt.

Gelet op het maatschappelijke belang van een toekomstbestendig stationsgebied, de verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid en de versterking van de stedenbouwkundige samenhang van de omgeving, is sprake van een algemeen ruimtelijk belang dat zwaarder weegt dan het behoud van de betreffende karakteristieke gebouwen.

Monumentenbiotoop

Op grond van artikel 5.130, tweede lid, onder d van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet bij (gebieds)ontwikkeling worden voorkomen dat de omgeving van rijksmonumenten, voorbeschermde monumenten en monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd worden ontsierd of beschadigd. De omgeving van een monument wordt ook wel aangeduid als de monumentenbiotoop. Tot een monumentenbiotoop behoren de ruimtelijke context, zichtrelaties en de functionele en ruimtelijke beleving die bijdragen aan de monumentale waarde van een monument.



Figuur 6.1 | Weergave van het stationsgebouw (donkerbruin) als Rijksmonument en perronkappen (lichtbruin) als gemeentelijk monument

Het noordelijke deel van het plangebied grenst aan het nieuwe busstation. Ten noorden daarvan ligt het spoor met de perrons van het Hoofdstation. De perronkappen, de loopbrug en het seinhuis zijn beschermd met de status ‘gemeentelijk monument’. Aan de noordzijde van de perrons staat het stationsgebouw dat plaatselijk bekend is als het Hoofdstation. Dit gebouw is beschermd met de status ‘rijksmonument’. De omgeving van deze monumenten wordt aangemerkt als monumentenbiotoop in de zin van het Bkl.

De afstand tussen het Hoofdstation en het plangebied van Spoorkwartier bedraagt circa 150 meter en de afstand tussen de dichtstbijzijnde monumentale perronkappen en het plangebied bedraagt circa 90 meter. Daarbij zijn de bouwvlakken van de gebouwen in kwadranten 1 en 2 als uitgangspunt genomen.

De ontwikkeling van het Spoorkwartier leidt niet tot een ontsiering of beschadiging van de monumentenbiotoop van het Hoofdstation, de perronkappen, de loopbrug en het seinhuis. De monumentale waarden zijn in belangrijke mate verbonden aan het stationscomplex zelf en de directe openbare ruimte daaromheen. Het Hoofdstation en de perrons zijn georiënteerd op het noorden richting de Stationsweg. Het plangebied van het Spoorkwartier ligt aan de zuidzijde van stationsgebied waardoor de ontwikkeling geen inbreuk maakt op de zichtlijnen van en naar het Hoofdstation. De aanzichten van het stationsgebouw, de perronkappen, de loopbrug en het seinhuis blijven behouden.

Daarnaast doet de ontwikkeling geen afbreuk aan de ruimtelijke en functionele beleving van het Hoofdstations en de perrons. Integendeel, de ontwikkeling van het Spoorkwartier zorgt voor een kwalitatieve invulling van een braakliggend gebied en draagt bij aan een betere toegankelijkheid en beleefbaarheid van de zuidzijde van het stationsgebied. Door de ontwikkeling worden de monumenten vanaf deze zijde beter zichtbaar, toegankelijk en ervaarbaar. Verder wordt het gebruik en de functie van de monumenten niet beperkt. De ontwikkeling van het Spoorkwartier draagt bij aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en beleefbaarheid van de zuidzijde van het stationsgebied en leidt niet tot een ontsiering of beschadiging van de omgeving van het Hoofdstation en de perrons.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Geconcludeerd wordt dat archeologie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het omgevingsprogramma, mits rekening wordt gehouden met de aanwezige archeologische waarden en de noodzakelijke onderzoeks- en beschermingsmaatregelen tijdig worden uitgevoerd.
- De sloop van de karakteristieke panden aan de Parkweg leidt tot een aantasting van cultuurhistorische waarden. Daar staat echter een zwaarwegend algemeen ruimtelijk belang tegenover.
- De nieuwe stationsentree is noodzakelijk voor een toekomstbestendig stationsgebied en draagt bij aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Daarom wordt de aantasting van de cultuurhistorische waarden in dit geval aanvaardbaar geacht;
- De regels uit bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed Groningen gaan ook over bouwactiviteiten op de locatie van de gesloopte woningen aan de Parkweg. Er dient daarom bij het ontwerp van de nieuwbouw rekening te worden gehouden met de karakteristieken van de huidige (gedeelte dat niet gesloopt wordt) bebouwing, waaronder de hoofdvorm, gevelindeling en de positie van gebouwen. Hierdoor wordt geborgd dat de nieuwe bebouwing aansluit bij de context van de Parkweg en de Rivierenbuurt.

- Voor de nieuw te realiseren panden aan de Parkweg blijven de bestaande Welstandscriteria voor de Parkweg van toepassing, zie paragraaf 7.3.

6.2.8 Duurzaamheid en energie

De Omgevingswet stimuleert duurzame ontwikkeling, oftewel het voldoen aan de behoeften van nu zonder dat dit kansen voor latere generaties schaadt. Het richt zich met name op het tegengaan van klimaatverandering, het beheer van geothermische systemen en ecosystemen en het beheer van natuurlijke hulpbronnen.

De gemeentelijke ambitie is om in 2035 aardgasvrij en CO_2-neutraal te zijn. Dit lijkt moeilijk haalbaar, gezien de landelijke ambitie om dit in 2050 te zijn. Deze laatste ambitie wordt door veel Groningse bedrijven en wooncorporaties gevolgd. De gemeente Groningen wil zo goed als kan vooroplopen in de energietransitie, ook voor het Spoorkwartier. 2035 blijft het uitgangspunt voor ontwikkelingen waar wij zelf invloed op uitoefenen.

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Naast deze gebouw-gebonden energieopgave is de ambitie om ook al het gebruikergebonden energieverbruik, zoals door huishoudelijke apparaten, verlichting en elektrische auto's, CO_2-neutraal te laten zijn. Een geschikte techniek om aan de BENG-eisen te voldoen is collectieve warmte-koude-opslag (WKO) in combinatie met een distributiesysteem met bronwater als onderdeel van de ondergrondse nutsvoorziening.

Uit het bodemenergieplan (bijlage 8) voor Spoorkwartier blijkt dat een WKO-systeem toegepast kan worden in het Spoorkwartier. Een bodemenergieplan geeft ons de mogelijkheid om de ondergrondse inrichting van het gehele Stationsgebied met betrekking tot bodemenergiesystemen te regisseren met als doel optimaal gebruik te maken van de ondergrond voor bodemenergie.

In paragraaf 6.2.18 wordt nader ingegaan op het WKO-systeem dat in het Spoorkwartier wordt toegepast.

Voor de energieopwekking willen we de ontwikkelaars stimuleren om de daken maximaal te benutten voor het opwekken van zonne-energie. Dit kan ook in combinatie met 'groene' daken zoals sedum of vegetatiedaken. Ook zijn er mogelijkheden voor het opwekken van energie aan gevels van de gebouwen. Met de nutspartijen wordt overleg gevoerd voor de realisatie van voldoende capaciteit in transport en opslag van de benodigde elektriciteit.

Met de ontwikkeling van het Spoorkwartier ontstaat er een groen stadsgebied met een waterbuffer en voldoende schaduw om verkoeling te zoeken in de warmere perioden. De gebouwen worden volgens de geldende duurzaamheidseisen uit het Bkl gerealiseerd.

De inrichting en principes van het Spoorkwartier dragen bij aan een omgeving die beter kan omgaan met de opgaven van deze tijd op het gebied van energietransitie en het duurzamer maken van de gemeente Groningen.

Conclusie en aanbevelingen uitwerking

- Het plan sluit aan bij het gemeentelijk beleid voor duurzaamheid en energie.
- Bij de verdere uitwerking door middel van vergunningprocedures dient te worden aangetoond dat de bouwontwikkelingen voldoen aan de dan geldende normen.

6.2.9 Milieuzonering

Voor de beoordeling van mogelijke hinder door omliggende activiteiten wordt gebruikgemaakt van milieuzonering. Milieuzonering heeft als doel een voldoende ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies. Daarbij wordt aangesloten bij de systematiek uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Hoewel in 2024 de handreiking Activiteiten en milieuzonering is verschenen, sluit deze primair aan op de mogelijkheden van het omgevingsplan onder de Omgevingswet. Aangezien in veel gevallen nog sprake is van een omgevingsplan van rechtswege, blijft de zoneringssystematiek uit 2009 een bruikbaar en gangbaar beoordelingskader.

Binnen deze systematiek wordt onderscheid gemaakt tussen een 'rustige woonwijk' en een 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied kenmerkt zich door een matige tot sterke functiemenging, waarbij woningen worden gecombineerd met functies zoals kantoren, dienstverlening, horeca en bedrijven.

Het Spoorkwartier ligt direct naast het Hoofdstation Groningen, grenst aan de Rivierenbuurt en biedt ruimte aan wonen, dienstverlening en bedrijfsactiviteiten. Gelet op deze functiemenging en de stedelijke dynamiek kan het gebied worden aangemerkt als een gemengd gebied.

Milieuzonering kan worden beschouwd vanuit twee perspectieven:

- Interne milieuzonering: de onderlinge afstemming van functies binnen het Spoorkwartier;
- Externe milieuzonering; de invloed van omliggende milieubelastende functies en infrastructuur op het Spoorkwartier en vice versa.

Interne zonering

Binnen het Spoorkwartier zijn geen zware bedrijfsactiviteiten voorzien. De voorgenomen functies bestaan hoofdzakelijk uit wonen, kantoren, horeca, onderwijs en dienstverlening. Deze functies zijn passend binnen een hoogstedelijk gemengd gebied. Door de situering van de meest dynamische functies rondom het Tulaplein (kwadrant 1 en 2) bij de stationsentree en de positionering van de woonfuncties op hoogte en in de meer beschutte delen van het gebied (kwadrant 3 & 4), kan een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Interne milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor de uitvoering van het programma.

Externe zonering

De belangrijkste externe milieubron wordt gevormd door het Stationsgebied waar zowel de treinen als de bussen aankomen en vertrekken. De spoor- en businfrastructuur betreffen een bestaande situatie waarmee in de planvorming van Spoorkwartier rekening mee is gehouden. Bij uitwerking van het gebied zijn de afwegingskaders voor spoorweggeluid, trillingen en externe veiligheid meegewogen.

Bedrijvigheid in de omgeving

De directe omgeving van het Spoorkwartier bestaat voornamelijk uit:

- Woongebieden (Rivierenbuurt);
- Kantoren;
- Voorzieningen openbaar vervoer;
- Dienstverlening en horeca.

Er bevinden zich geen gezoneerde industrieterreinen of zware milieubelastende bedrijfsfuncties in de directe nabijheid van het plangebied. De aanwezige functies zijn passend bij een hoogstedelijk centrum- en stationsmilieu. Hierdoor zijn vanuit milieuzonering geen

significante effecten voor de beoogde woon- en werkfuncties te verwachten.

Conclusie externe milieuzonering
De externe milieuzonering van het Spoorkwartier wordt hoofdzakelijk bepaald door de aanwezige spoor- en wegverkeersinfrastructuur en in beperkte mate door stedelijke voorzieningen in het stationsgebied. Zware milieubelastende activiteiten ontbreken. Vanuit milieuzonering is het gebied daarom geschikt voor de beoogde functiemenging van wonen, werken, voorzieningen, onderwijs en cultuur. Wel vragen spoorweggeluid, verkeersgeluid, trillingen en externe veiligheid om nadere aandacht.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Spoorkwartier functioneert als een gemengd hoogstedelijk milieu, waarbij zowel de interne als externe milieuzonering goed inpasbaar zijn. De ontwikkeling sluit aan bij de bestaande stedelijke dynamiek van het stationsgebied. Er zijn geen milieuzoneringsaspecten die de ontwikkeling van woningen, kantoren, voorzieningen en onderwijsfuncties principieel belemmeren.
- De verdere uitwerking op dit gebied dient zich met name te richten op de beheersing van geluid, trillingen en externe veiligheidsaspecten afkomstig van spoor- en verkeersinfrastructuur.

6.2.10 Bodem

Het plangebied Spoorkwartier kent een historisch gebruik voor industriële activiteiten en spoorwegdoeleinden. Om de milieuhygiënische bodemkwaliteit in beeld te brengen heeft de gemeente Groningen diverse bodemonderzoeken laten uitvoeren. Aan dit omgevingsprogramma is het saneringsplan op hoofdzaken bijgevoegd (bijlage 9).

In de huidige situatie leiden de aanwezige verontreinigingen niet tot onaanvaardbare risico's voor mens en milieu. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is een functiegerichte sanering, waarbij uitsluitend die verontreinigingen worden aangepakt die een belemmering vormen voor de beoogde ontwikkelingen. De aanwezige bodemverontreinigingen worden daarmee op een doelmatige en verantwoorde wijze beheerst.

Voor de uitvoering van de ontwikkelingen worden per deellocatie afzonderlijke plannen van aanpak opgesteld en ter goedkeuring ingediend. Hierin worden de benodigde saterings- en beheersmaatregelen uitgewerkt. Ook worden, waar nodig, aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar asbest en worden eventuele nog aanwezige ondergrondse brandstoftanks verwijderd door een erkende verwerker.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Binnen het plangebied zijn bodemverontreinigingen aanwezig waaronder enkele gevallen van ernstige bodemverontreiniging.
- Met de uitvoering van het saneringsplan op hoofdlijnen, de nadere uitwerking in de plannen van aanpak en de benodigde aanvullende onderzoeken en saneringsmaatregelen kunnen de beoogde ontwikkelingen op een verantwoorde wijze worden gerealiseerd. De bodemkwaliteit vormt daarmee geen onoverkomelijke belemmering voor de uitvoering van het Omgevingsprogramma.

6.2.11 Geluid en trillingen

Het omgevingsaspect geluid heeft betrekking op de bescherming van geluidgevoelige gebouwen. Gebouwen met een woon- of onderwijsfunctie zijn geluidgevoelige gebouwen en relevant voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier. Het Bkl bevat in paragraaf 5.1.4.2 instructieregels over geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Deze regels zijn gericht op het beschermen van de gezondheid van gebruikers van geluidgevoelige gebouwen.

Om te beoordelen of de beoogde ontwikkeling van het Spoorkwartier voldoet aan de instructieregels, is een akoestisch onderzoek (zie bijlage 10) uitgevoerd naar het omgevingsaspect geluid. Omdat binnen het Spoorkwartier ruimte wordt geboden voor een flexibele invulling van het programma, is in het onderzoek uitgegaan van een worstcasesituatie waarbij alle toekomstige gebouwen en bouwlagen als potentieel geluidgevoelig zijn beschouwd.

Het plangebied ligt binnen het geluidaandachtgebied van de hoofdspoorweg en van meerdere gemeentelijke wegen. Daarom is de geluidbelasting van deze bronnen inzichtelijk gemaakt.

Geluid door spoorwegen
Uit het onderzoek volgt dat de standaardwaarde van 55 dB voor hoofdspoorwegen ter plaatse van de gevels van gebouwen met ten hoogste 7 dB wordt overschreden. Aan de grenswaarde van 65 dB wordt echter overal voldaan.

Geluid door wegen
Binnen het overgrote deel van het Spoorkwartier wordt voldaan aan de standaardwaarde van 53 dB voor gemeentelijke wegen. Alleen ter hoogte van het Emmaviaduct, aan de westzijde van kwadrant 1 en 3 wordt de standaardwaarde overschreden met ten hoogste 9 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt binnen het gehele gebied niet overschreden.

Gezamenlijke geluidsbelasting
De berekende cumulatieve- en gezamenlijke geluidsbelasting bedraagt maximaal 62 dB. Om te kunnen voldoen aan de vereiste binnenwaarde van 33 dB is een gevelwering van ten minste 29 dB noodzakelijk op de meest gevoelige plek. Andere gebouwen van het Spoorkwartier met minder geluidsbelasting zullen minder geluidswerende gevelwering nodig hebben, maar moeten voldoen aan diezelfde binnenwaarde. Bij de verdere uitwerking van bouwplannen dient te worden beoordeeld of met de gekozen gevelconstructie voldoende geluidswering wordt gerealiseerd. Indien nodig kunnen maatregelen worden toegepast, zoals geluidsisolerende beglazing, dempende ventilatievoorzieningen (suskasten of susroosters) of volledig mechanische ventilatie.

Trillingen
Trillinghinder wordt bij bouwplannen specifiek in kaart gebracht en is op dit moment nog niet onderzocht binnen dit omgevingsprogramma. Bij het ontwikkelen van bouwplannen moet voldaan worden aan paragraaf 5.1.4.4 van het Bkl.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Op basis van het uitgevoerde onderzoek vormt het aspect geluid geen belemmering voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier. Bij de verdere planuitwerking dient wel geborgd te worden dat voor geluidgevoelige gevels wordt voldaan aan de eisen voor geluidwering van de gevels en het creëren van een juridisch verantwoord binnenniveau;

- Trillinghinder moet nader worden onderzocht bij het aanvragen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de bouwwerken.

6.2.12 Geur

Het omgevingsaspect geur ziet op de bescherming van geurgevoelige gebouwen tegen geurhinder afkomstig van andere activiteiten dan wonen. Binnen het plangebied Spoorkwartier zijn geurgevoelige gebouwen voorzien, waaronder woningen en onderwijsvoorzieningen. In het plangebied worden geen activiteiten mogelijk gemaakt die geurhinder kunnen veroorzaken op deze geurgevoelige gebouwen.

Ook in de omgeving van het plangebied zijn geen bronnen aanwezig die kunnen leiden tot geurhinder op de geurgevoelige gebouwen. In de nabijheid bevindt zich namelijk geen zuivering-technisch werk, zoals een rioolwaterzuiveringsinstallatie. Daarnaast ligt het plangebied niet in of nabij het buitengebied, waardoor geen geurhinder wordt verwacht afkomstig van het exploiteren van een veehouderijen of andere agrarische activiteiten, zoals het telen van gewassen en het behandelen van dierlijke meststoffen.

Conclusie en aanbeveling voor uitwerking

- Geconcludeerd wordt dat het aspect geur geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling van het Spoorkwartier en dat ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6.2.13 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de instructieregels opgenomen in paragraaf 5.1.4.1 van het Bkl. Volgens deze instructieregels gelden rijksomgevingswaarden voor onder andere de in de buitenlucht voorkomende stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10).

De gemeente Groningen is niet aangewezen als luchtkwaliteitsaandachtsgebied als bedoeld in artikel 5.51 Bkl. De beoogde ontwikkeling betreft evenmin een activiteit die op grond van artikel 5.50 Bkl ook buiten een aandachtsgebied aan de rijksomgevingswaarden moet worden getoetst. Voor de ontwikkeling geldt daarom geen verplichte toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor NO_2 en PM10.

De gemeente Groningen neemt deel aan het Schone Lucht Akkoord en sluit aan bij de doelstelling om de luchtkwaliteit permanent te verbeteren en de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging terug te dringen. Voor het Spoorkwartier betekent dit dat niet alleen wordt gekeken naar de wettelijke omgevingswaarden en de bijdrage van de ontwikkeling, maar ook naar het zo veel mogelijk beperken van de blootstelling van toekomstige bewoners en gebruikers.

Bij de verdere planuitwerking wordt waar goed mogelijk rekening gehouden met de situering van woningen, verblijfsgebieden en eventuele functies voor gevoelige groepen ten opzichte van de belangrijkste lokale bronnen van luchtverontreiniging.

Conclusie en aanbeveling voor uitwerking

- Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het Spoorkwartier.

6.2.14 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid heeft betrekking op de risico's die voor de leefomgeving kunnen ontstaan door de opslag, productie, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen, evenals door de aanwezigheid van windturbines en de risico’s op het gebied van branden, rampen

en crises. Bij de beoordeling van deze risico's gelden de regels uit het Bkl. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt getoetst of de toelating van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en van beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in overeenstemming is met de geldende normen voor externe veiligheid die op een locatie worden toegestaan op grond van dit omgevingsprogramma.

Voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier is een onderzoek uitgevoerd naar omgevingsveiligheid (bijlage 11).

Met het voornemen worden kwetsbare gebouwen zoals woningen, winkels en kantoren mogelijk gemaakt. Het plangebied van Spoorkwartier is gelegen op minimaal 70 meter van de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Deze spoorlijn maakt onderdeel uit van het landelijke Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Vanuit de spoorlijn zijn er verschillende gevaaraspecten waarmee rekening moet worden gehouden bij het toestaan van nieuwe ontwikkelingen.

Plaatsgebonden risico
Voor de spoorlijn geldt op grond van de regeling Basisnet een plaatsgebonden risicocontour van 15 meter. Een plaatsgebonden risicocontour is een denkbeeldig gebied rondom een risicobron dat aangeeft waar de kans om te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen groter is dan een bepaalde norm, wettelijk vastgesteld op één miljoen per jaar (10-6). In geval van het spoor betekent dit dat er geen (zeer) kwetsbare gebouwen mogen worden gerealiseerd binnen 15 meter vanaf het midden van het spoor. Het plangebied ligt op minimaal 70 meter ten zuiden van het spoor. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en standaardwaarde van het plaatsgebonden risico.

Brandaandachtsgebied
Voor de spoorlijn geldt een brandaandachtsgebied. Rondom een risicobron (gevaarlijke stoffen op het spoor) ligt een brandaandachtsgebied. Dit is de zone waarin hitte (warmtestraling) van een externe brand zo groot kan worden dat mensen in gebouwen mogelijk onvoldoende beschermd zijn. Rondom de Spoorlijn Groningen-Sauwerd geldt een brandaandachtsgebied van 30 meter. Het plangebied van het Spoorkwartier is gelegen op 70 meter vanaf het spoor, waardoor vanuit dit aspect geen aanvullende beperkingen gelden.

Explosieaandachtsgebied
Een explosieaandachtsgebied is een zone rondom een risicobron waarin mensen in gebouwen mogelijk onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van een explosie buiten het gebouw. Een deel van het plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied van 200 meter rondom de spoorlijn. Hierdoor is het betrekken van het groepsrisico bij de ruimtelijke afweging verplicht (artikel 5.15 Bkl).

In het plangebied worden kwetsbare gebouwen (zoals woningen en grote kantoorgebouwen) mogelijk gemaakt binnen het explosieaandachtsgebied. Bij het toestaan van zeer kwetsbare gebouwen binnen een explosieaandachtsgebied is de gemeente verplicht een explosievoorschriftengebied aan te wijzen in het omgevingsplan, een ontwikkelaar moet dan scherfvrij glas toepassen (art. 4.96 Bbl). Voor gewone woningen of kantoren (kwetsbare gebouwen) mag de gemeente zelf beslissen of ze een voorschriftengebied aanwijst.

De gemeente Groningen hanteert vooralsnog het uitgangspunt dat bij het realiseren van kwetsbare gebouwen binnen een explosieaandachtsgebied door middel van een omgevingsvergunning

Bopa een explosievoorschriftengebied wordt aangewezen. Hierdoor zijn de voorschriften uit het Bbl van toepassing. De aanvrager van de technische bouwactiviteit dient daarbij aan te tonen dat wordt voldaan aan de geldende eisen uit artikel 4.96 van het Bbl.

Gifwolkaandachtsgebied
Rondom de spoorlijn is sprake van een gifwolkaandachtsgebied. Een gifwolkaandachtsgebied is een zone rondom het spoor waarin mensen binnenshuis moeten worden beschermd tegen de gevolgen van een giftige gaswolk. Het plangebied van Spoorkwartier is gelegen binnen het gifwolkaandachtsgebied. Voor alle nieuwbouw binnen het plangebied geldt op grond van artikel 4.124 van het Bbl de standaardeis dat mechanische ventilatie in gebouwen handmatig uit te schakelen moet zijn in geval van een externe calamiteit.

Groepsrisico
Door de voorgenomen ontwikkeling van het Spoorkwartier neemt het aantal aanwezige personen binnen het aandachtsgebied van het spoor toe. Een deel van de kavels ligt bovendien binnen de zogenaamde 100%-letaliteitscontour[11] van het spoor, waar de gevolgen van een ernstig incident het grootst kunnen zijn.

Bij de planontwikkeling wordt rekening gehouden met het groepsrisico overeenkomstig artikel 5.15 van het Bkl en met branden, rampen en crises conform artikel 5.2 van het Bkl. In deze context zijn maatregelen beschouwd op het gebied van risicocommunicatie, zelfredzaamheid, vluchtmogelijkheden en de voorbereiding van hulpdiensten (onderzoek omgevingsveiligheid, bijlage 11). Hieruit volgt dat het plangebied beschikt over voldoende mogelijkheden om bij een incident van het spoor af te vluchten en worden er geen specifieke ontwikkelingen mogelijk gemaakt voor groepen verminderd zelfredzame personen.

Op basis van de omschreven maatregelen wordt geconcludeerd dat voldoende rekening is gehouden met het groepsrisico. Aanvullende beschermende maatregelen – naast het toepassen van scherfvrij glas binnen het aan te wijzen voorschriftengebied worden daarom niet nodig geacht.

Advies Veiligheidsregio Groningen
De Veiligheidsregio Groningen heeft een advies uitgebracht (bijlage 12) in het kader van omgevingsveiligheid dat betrokken dient te worden bij de ruimtelijke procedure. In dit advies wordt een afwegingsladder gehanteerd, waarbij maatregelen bij de bron de meeste veiligheidswinst opleveren. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor het optimaliseren van afstanden tussen risicobronnen en risico-ontvangers, het bieden van vlucht- en schuilmogelijkheden, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de beschikbaarheid van voldoende bluswater.

Het advies van de Veiligheidsregio Groningen en het borgen van de omgevingsveiligheid is in de plannen voor het Spoorkwartier meegenomen door:

- een explosievoorschriftengebied aan te wijzen binnen het Spoorkwartier bij aanvraag van de relevante omgevingsvergunning Bopa;
- functies bedoeld voor het verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen, oftewel zeer kwetsbare gebouwen, expliciet uit te sluiten;

[11] Het gebied waar in theorie alle aanwezigen buitenshuis kunnen komen te overlijden bij een incident.

- woningbouw te concentreren in de kwadranten 3 en 4, verder van het spoor af, waarbij vluchtroutes naar de zijstraten dienen te leiden en niet naar het Hoofdstation;
- rekening te houden met een veilige leefomgeving bij de inrichting en het beheren van de openbare ruimte en de bouwontwikkelingen ten behoeve van bereikbaarheid voor hulpdiensten en de beschikbaarheid van bluswater voor het bestrijden van branden, rampen en crises;

Voor een uitleg hoe omgegaan wordt met het risico op hevige neerslag en overstromingen in het gebied, zie paragraaf 6.2.6 Water en bijlages 5 en 6 van het omgevingsprogramma.

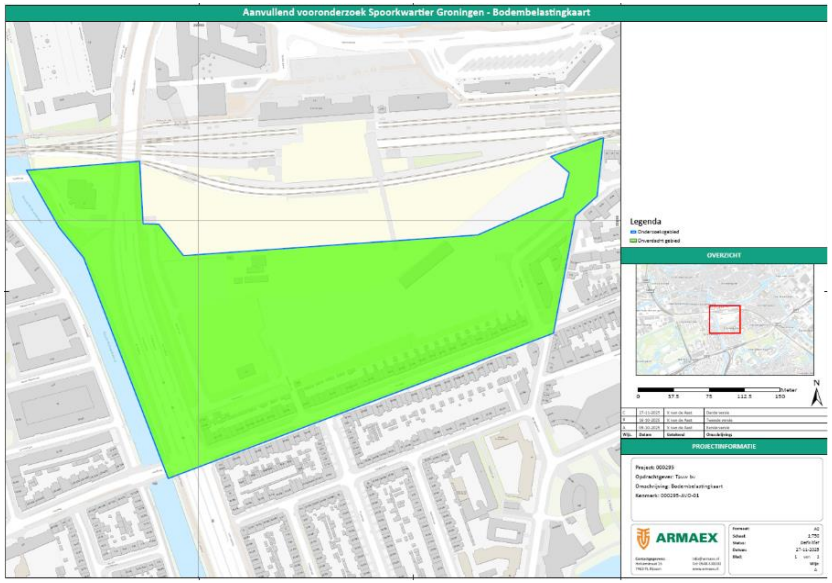
De afwegingsladder Omgevingsveiligheid van de Veiligheidsregio Groningen is gebruikt bij de planvorming, onder andere in het optimaliseren van afstanden, het voorschrijven van extra bouweisen volgend uit artikel 4.96 van het Bbl, het bieden van vlucht- en schuilmogelijkheden, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de beschikbaarheid van voldoende bluswater. Hiermee is met uitzondering van de eerste trede (maatregelen aan de risicobron vallen buiten de reikwijdte van de ruimtelijke ontwikkeling) invulling gegeven aan het advies van de Veiligheidsregio Groningen omtrent omgevingsveiligheid.

Conclusie en aanbeveling voor uitwerking

- Omgevingsveiligheid is in het Spoorkwartier vanwege de ligging in de nabijheid van een spoorlijn die deel uitmaakt van het Basisnet een relevant milieuaspect, maar vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier.

6.2.15 Ontplofbare oorlogsresten

Vanwege oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog kan niet worden uitgesloten dat in het plangebied niet-gesprongen explosieven aanwezig zijn. Deze kunnen risico's opleveren bij bodemverstorende werkzaamheden ten behoeve van een woningbouwontwikkeling. Om een veilige uitvoering van de ontwikkeling te waarborgen, dient voorafgaand aan dergelijke werkzaamheden inzicht te bestaan in de mogelijke aanwezigheid van explosieven en dienen, indien noodzakelijk, passende maatregelen te worden getroffen.



Figuur 6.2 | Bodembelastingkaart Spoorkwartier (bron: Armaex)

De gemeente beschikt over een OO-bodembelastingkaart. De kaart is onderdeel van een grootschalig dossieronderzoek (Rapport van Armaex BV met kenmerk 180337, 18 november 2019) naar het voorkomen van Ontplofbare Oorlogsresten (OO) in de gemeente Groningen. De ontwikkellocatie Spoorzone Zuid is in 2025 opnieuw

beoordeeld (rapport van Armaex met kenmerk 000295, 27 november 2025, bijlage 13). De rapportage betreft voor het omschreven projectgebied een actualisatie van het eerdere onderzoek. Uit de hernieuwde informatie volgt vrijgave van de eerder als verdacht van OO geïndiceerde locaties. Daarvoor geldt de disclaimer en daarop aansluitend een handelingsprotocol mocht er onverhoopt toch nog Ontplofbare Oorlogsresten (toevalvondsten) worden aangetroffen.

Conclusie en aanbevelingen voor uitwerking

- Op basis van het geactualiseerde onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten is het plangebied vrijgegeven en zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling;
- De aanwezigheid van toevalsvondsten kan echter niet volledig worden uitgesloten. Om die reden wordt bij de verdere uitwerking van het gebied rekening gehouden met een handelingsprotocol voor het veilig omgaan met eventuele aangetroffen ontplofbare oorlogsresten.

6.2.16 Wind- en lichthinder

Windhinder

Windhinder treedt op rond hoge gebouwen. Daarbij is dan sprake van verhoogde windsnelheden. Hierdoor kan het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk zijn. Aan de hand van de NEN 8100 norm kan het windklimaat worden beoordeeld. De NEN 8100 norm adviseert onderzoek naar windhinder bij gebouwen met een bouwhoogte van 30 meter of hoger.

In de kwadranten 3 en 4 die in dit omgevingsprogramma zijn uitgewerkt, worden relatief lage bouwhoogtes verwacht, waarbij 30 meter boven NAP als maximum is gesteld. Gezien de voorziene hoge bouwhoogtes van het nog niet geheel vastgestelde kader van kwadrant 1 en 2 is het raadzaam om een windstudie te doen op het moment dat de stedenbouwkundige uitgangspunten en bouwhoogtes voor deze kwadranten in concept vastliggen. Deze hogere kwadranten zullen meer impact hebben op windhinder in het gebied.

De windhinderstudie zal worden toegevoegd aan de motivering voor de aanvraag omgevingsvergunning Bopa. Bij actualisering van het omgevingsprogramma voor kwadranten 1 en 2 wordt de windhinderstudie ook toegevoegd.

Lichthinder

Bij de ontwikkeling van het Spoorkwartier wordt aandacht besteed aan het voorkomen en beperken van lichthinder. Gezien de beoogde transformatie naar een hoogstedelijk gebied met een mix van wonen, werken, voorzieningen en verblijfskwaliteiten in de openbare ruimte, is een zorgvuldige omgang met verlichting van belang voor een prettig woon- en leefklimaat.

Bij de verdere uitwerking van de kwadranten, gebouwen en openbare ruimte wordt ingezet op doelmatige en duurzame verlichting. Daarbij wordt onnodige lichtuitstraling naar woningen, verblijfsruimten en de openbare ruimte zoveel mogelijk voorkomen. Ook wordt aandacht besteed aan het beperken van verblinding en het voorkomen van overmatige verlichting van gevels, pleinen en routes.

Vanwege de combinatie van hoogbouw, intensief gebruik van de openbare ruimte en de ligging nabij het Hoofdstation kan op specifieke locaties sprake zijn van een verhoogd risico op lichthinder. Bij de uitwerking van bouwplannen wordt daarom beoordeeld of verlichting van gebouwen, commerciële functies, openbare ruimten en reclame-uitingen past binnen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Waar nodig kunnen maatregelen getroffen worden, zoals gerichte verlichting, afscherming van lichtbronnen, beperking van

lichtsterktes of toepassing van dimregimes in de avond- en nachtperiode.

Indien uit verdere planuitwerking blijkt dat sprake kan zijn van relevante effecten op de omgeving, kan aanvullend onderzoek naar lichthinder worden uitgevoerd.

Conclusies en aanbevelingen voor uitwerking

- Gezien de voorziene hoge bouwhoogtes van het nog niet vastgestelde kader van kwadrant 1 en 2 is het raadzaam om een windstudie te doen op het moment dat de stedenbouwkundige uitgangspunten en bouwhoogtes voor deze kwadranten in concept vastliggen.
- Indien uit verdere planuitwerking blijkt dat sprake kan zijn van relevante effecten op de omgeving, kan aanvullend onderzoek naar lichthinder worden uitgevoerd.
- Bij de uitwerking van bouwplannen wordt daarom beoordeeld of verlichting van gebouwen, commerciële functies, openbare ruimten en reclame-uitingen past binnen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6.2.17 Spuitzones

Spuitzones hebben betrekking op de mogelijke blootstelling van gevoelige functies, zoals woningen, aan gewasbeschermingsmiddelen die worden toegepast in de agrarische sector. Dit aspect speelt met name bij woningbouwontwikkelingen die zijn gelegen in of direct grenzend aan agrarische gebieden waar open teelten plaatsvinden.

Het Spoorkwartier ligt volledig binnen bestaand stedelijk gebied van Groningen, in de directe omgeving van het Hoofdstation en wordt omgeven door stedelijke functies zoals infrastructuur, woningen, kantoren en voorzieningen. Binnen en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen agrarische gronden of open teelten aanwezig waar gewasbeschermingsmiddelen worden toegepast.

Gelet op de stedelijke ligging van het plangebied en het ontbreken van agrarische activiteiten in de omgeving, kunnen effecten als gevolg van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen worden uitgesloten. Nader onderzoek naar spuitzones is daarom niet noodzakelijk en vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het Spoorkwartier.

Conclusies en aanbeveling voor uitwerking

- Spuitzones vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het Spoorkwartier.

6.2.18 Onder- en bovengrondse infrastructuur

In het plangebied van Spoorkwartier is geen bovengrondse infrastructuur aanwezig. Wel ligt in het plangebied ondergrondse infrastructuur. Er liggen onder andere buisleidingen ten behoeve van gas en er zijn verbindingen voor elektriciteit. Er zijn twee leidingen en verbindingen waarbij met de realisatie van het Spoorkwartier rekening moet worden gehouden. Dit betreft de buisleiding 'gas hoge druk' en de hoogspanningsverbinding 'middenspanning'. De aanwezigheid van deze ondergrondse infrastructuur heeft in principe geen nadelig effect op de leefkwaliteit van de toekomstige bewoners en gebruikers. Op basis van de plannen worden leidingen daar waar ze in de weg liggen voor de ontwikkeling of niet meer gebruikt gaan worden verwijderd. De buisleiding 'gas hoge druk' en de hoogspanningsverbinding 'middenspanning' voldoen aan de geldende wet- en regelgeving waardoor een gaslek, explosie of elektrocutie zeer onwaarschijnlijk is.

Voorafgaand aan het verrichten van de werkzaamheden die nodig zijn om Spoorkwartier te kunnen realiseren worden er KLIC-meldingen[12] ingediend bij het Kadaster. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden wordt door de gemeente Groningen en ontwikkelaars rekening gehouden met de aanwezige ondergrondse infrastructuur.

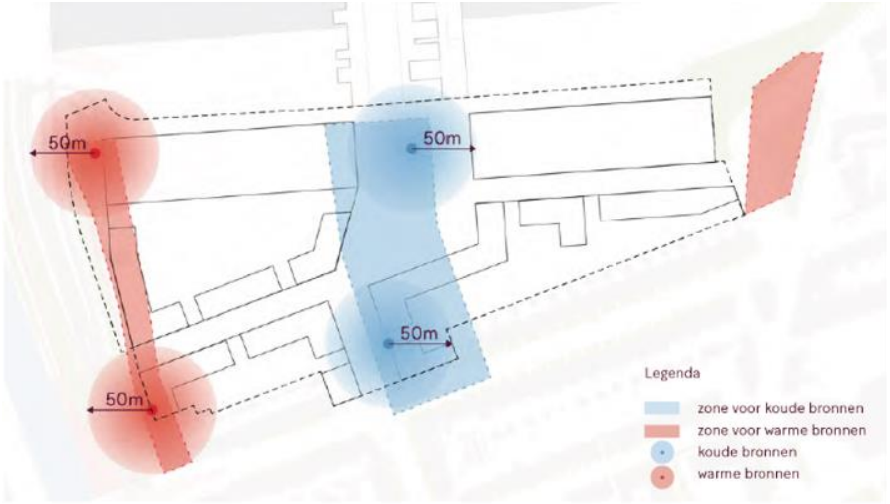


Figuur 6.3 | Overzicht buisleiding gas hoge druk en elektriciteitsverbinding middenspanning (bron: KLIC, uitgevoerd juli 2026)

WKO-systeem

In de toekomst bevindt zich in het plangebied van Spoorkwartier een WKO-systeem. Het WKO-systeem dat in het Spoorkwartier wordt gerealiseerd bestaat uit twee doubletten van een koude en warme bron. Na realisatie wordt met het WKO-systeem de gebouwen in Spoorkwartier van warmte voorzien.

Voor het plangebied van Spoorkwartier is uitgezocht waar in het gebied ruimte moet worden gereserveerd voor een koude en warme bron. In onderstaande afbeelding staat het WKO-systeem voor Spoorkwartier weergegeven.



Figuur 6.4 | Het WKO-systeem in het plangebied (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Conclusies en aanbeveling voor uitwerking

- Het aspect onder- en bovengrondse infrastructuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het Spoorkwartier.

[12] Een KLIC-melding (Kabels en Leidingen Informatiecentrum) is een verplichte digitale melding die je doet voordat je machinaal gaat graven in de grond.

7. Sturingsfilosofie

7.1 Waarom een gebiedsgericht omgevingsprogramma?

In paragraaf 1.4 Omgevingswet en Spoorkwartier is kort ingegaan op het instrument 'gebiedsgericht omgevingsprogramma'. In deze paragraaf wordt uitgebreider toegelicht welk doel het omgevingsprogramma dient en hoe dit omgevingsprogramma toegepast zal worden na vaststelling.

De raad heeft in haar omgevingsvisie "Levende Ruimte" vastgelegd dat het gebied achter het Hoofdstation geschikt is voor de herontwikkeling naar een hoogstedelijk programma. Hierdoor heeft de raad aan het college de opdracht gegeven om deze ambitie uit te werken. Doordat het college nu geen wijziging van het omgevingsplan namens de raad zal voorbereiden, vindt het college dat zij gebiedsontwikkeling op een andere manier moet faciliteren door een 'gebiedsgericht omgevingsprogramma' vast te stellen.

Normaliter stelt de raad voor een gebiedsontwikkeling kaders (uitgangspunten en criteria over stedenbouw (bouwen), inrichting openbare ruimte (werk en werkzaamheden) en programmering (functies)) vast in haar omgevingsplan. Dit bereidt het college namens de raad voor. In principe mag de raad deze kaders in haar omgevingsplan alleen opnemen als de kaders voldoen aan ETFAL. Daarom onderbouwt de raad bij het wijzigen van het omgevingsplan altijd dat de wijziging aanvaardbaar is op grond van ETFAL. Dit toont de raad aan door een motivering van de omgevingsplanwijziging aan de hand van beleid en milieu- en omgevingsaspecten. Wanneer de wijziging van het omgevingsplan is vastgesteld en onherroepelijk is, kunnen de ontwikkelaar(s) omgevingsvergunning(en) aanvragen voor de Omgevingsplanactiviteit (welstand) en de technische bouwactiviteit. De ontwikkelaar(s) hoeven bij de aanvraag van deze twee omgevingsvergunningen niet meer te onderbouwen dat de realisatie van een gebouw en de openbare ruimte voldoet aan ETFAL.

Omdat het Spoorkwartier met verleende omgevingsvergunning(en) Bopa gerealiseerd moet worden, is in beginsel de aanvrager van de omgevingsvergunning verantwoordelijk om zelf aan te tonen dat de herontwikkeling voldoet aan ETFAL. Het college mag namelijk alleen een omgevingsvergunning Bopa verlenen als sprake is van ETFAL. Dit volgt uit artikel 8.0a. lid 2 van het Bkl.

In een vastgesteld omgevingsprogramma motiveert het college de gebiedsontwikkeling aan de hand van ETFAL. Dit doet het college door in te gaan op beleid en milieu- en omgevingsaspecten. Vervolgens kunnen ontwikkelaar(s) die de gebiedsontwikkeling van Spoorkwartier mogelijk maken de inhoud uit dit omgevingsprogramma gebruiken voor de motivering bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning Bopa. Daarnaast kan het college de onderbouwing voor een omgevingsvergunning Bopa toetsen aan de inhoud van dit omgevingsprogramma. In beginsel moet het college zich houden aan de inhoud van een vastgesteld omgevingsprogramma. Een omgevingsprogramma is namelijk zelfbindend. Dit volgt uit artikel 3.5 van de Omgevingswet.

Voor een ontwikkelaar is het ook mogelijk om een omgevingsvergunning Bopa aan te vragen die niet voldoet aan het omgevingsprogramma. Vervolgens moet de ontwikkelaar zelf motiveren dat zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning Bopa voldoet aan ETFAL. Als het college constateert dat deze aanvraag voldoet aan ETFAL, dan moet zij op grond van artikel 8.0a. lid 2 Bkl de omgevingsvergunning Bopa verlenen.

Concluderend uit bovenstaande is het doel van dit gebiedsgericht omgevingsprogramma tweeledig. Enerzijds functioneert het omgevingsprogramma als motivering voor de benodigde omgevingsvergunning(en) Bopa. Anderzijds gebruikt het college dit omgevingsprogramma als beoordelingskader om te bepalen of zij wel of niet de omgevingsvergunning(en) Bopa verleent die door de ontwikkelaar(s) worden aangevraagd.

7.2 Totstandkoming van dit omgevingsprogramma

Binnen de gemeente Groningen worden tot 2032 gebiedsontwikkelingen voorbereid met gebiedsgerichte omgevingsprogramma's. Doordat binnen de gemeente Groningen gebiedsontwikkelingen worden voorbereid met omgevingsprogramma's hanteert het college voor de totstandkoming een standaard werkwijze.

Hieronder wordt aangegeven hoe het omgevingsprogramma tot stand is gekomen.

7.2.1 De conceptversie – wensen en bedenkingen raad

Als de conceptversie van het omgevingsprogramma gereed is, wordt aan de raad gevraagd om wensen en bedenkingen te geven op het programma. Dit doet de raad bij een meningsvormende sessie. De visie van de raad kan leiden tot een aanpassing en, of aanvulling van het programma. Het college maakt een verslag van de ontvangen wensen en bedenkingen. In dit verslag wordt aangegeven of de wensen of bedenkingen hebben geleid tot een wijziging van het omgevingsprogramma.

Op (x) (x) 2026 was de meningsvormende sessie waarin de raad wensen en bedenkingen heeft kunnen geven op het omgevingsprogramma. De raadsfracties hebben **wel of geen** wensen en bedenkingen gegeven. In totaal zijn er (x) reacties binnengekomen op het omgevingsprogramma. Deze reacties hebben **wel of niet** geleid tot een aanpassing en, of aanvulling van het programma. In bijlage (x) van dit omgevingsprogramma staat het wensen- en bedenkingenverslag.

Vervolgens is het omgevingsprogramma aangepast. Deze versie van het programma wordt beschouwd als de ontwerpversie van het omgevingsprogramma.

7.2.2 De ontwerpversie – zienswijzen omgeving

De ontwerpversie van het omgevingsprogramma is door het college vastgesteld op (x) (x) 2027. Het college heeft besloten om de ontwerpversie ter inzage te leggen voor de omgeving. De omgeving **heeft/kan** van (x) (x) 2027 tot (x) (x) 2027 op het programma (kunnen) reageren. In totaal zijn er (x) reacties binnengekomen op het omgevingsprogramma. De reacties hebben wel of niet geleid tot een aanpassing en, of aanvulling van het programma. In bijlage (x) van dit omgevingsprogramma staat het zienswijzenverslag.

Vervolgens is het omgevingsprogramma gewijzigd. Deze versie van het programma wordt beschouwd als de definitieve versie van het omgevingsprogramma.

7.2.3 De definitieve versie

Gereserveerd

7.2.4 Actualisatie van dit omgevingsprogramma

In dit omgevingsprogramma heeft de gemeente voor kwadranten 1 en 2 de stedenbouwkundige uitgangspunten zoals plinthoogten, bouwhoogten en bruto vloeroppervlakten nog niet vastgelegd. Ook de programmatische invulling van de beoogde gebouwen is in deze versie van het programma nog niet bekend. Daarom bevat dit omgevingsprogramma nog geen stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de kwadranten 1 en 2, met uitzondering van de bouwvlakken.

Dit was nodig om de openbare ruimte en de afstanden tussen de beoogde gebouwen te regelen. Hierdoor kunnen initiatiefnemers (ontwikkelaars) op basis van dit programma nog geen omgevingsvergunningen Bopa aanvragen voor het ontwikkelen van kwadranten 1 en 2. Dit betekent dat het omgevingsprogramma op een later moment moet worden aangevuld. Met deze aanvulling wordt het omgevingsprogramma voor kwadranten 1 en 2 geactualiseerd.



Figuur 7.1 | Kwadranten Spoorkwartier (Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier)

Dit omgevingsprogramma wordt pas geactualiseerd als de stedenbouwkundige en programmatische randvoorwaarden voor kwadranten 1 en 2 bekend zijn. Als voorlopig uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij actualisaties de raad de mogelijkheid krijgt tot wensen en bedenkingen en ter inzage wordt gelegd zodat de omgeving op het planvoornemen kan reageren.

7.3 Het omgevingsprogramma en de welstandsnota

Het omgevingsprogramma bevat geen kaders voor de uitstraling van de beoogde gebouwen. Onder uitstraling wordt het uiterlijk en de ruimtelijke kwaliteit van bouwwerken verstaan. Deze kaders hebben betrekking op vormgeving, maatvoering, materiaalgebruik en kleurgebruik. Dit omgevingsprogramma bevat deze kaders niet, omdat niet het college, maar de raad het bevoegd gezag is dat kaders vaststelt over het uiterlijk en de ruimtelijke kwaliteit van bouwwerken.

Het projectgebied van Spoorkwartier valt onder het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Uit artikel 32.7 van het tijdelijk deel van het omgevingsplan volgt dat het uiterlijk van bouwwerken niet in ernstige mate in strijd mag zijn met redelijke eisen van welstand, beoordeeld volgens de criteria van de Welstandsnota van gemeente Groningen, inclusief de vastgestelde aanvullingen daarop.

Uit de huidige Welstandsnota van gemeente Groningen volgt dat de zuidzijde van het Hoofdstation Groningen valt onder de gebiedscriteria 'bedrijventerreinen en kantorenlocaties' en 'vroeg planmatige uitbreidingen uit het begin van de twintigste eeuw'. De ontwikkeling van Spoorkwartier past niet binnen de kaders die gelden bij deze gebiedscriteria. Dit betekent dat de omgevingsvergunning Bopa ten behoeve van het realiseren van een gebouw door het college wordt beoordeeld aan de hand van de aangevulde gebiedscriteria uit de welstandsnota van gemeente Groningen.

Voor de nieuw te realiseren panden aan de Parkweg, is in het kader van de sloopvergunningen voor de woningen aan de Parkweg overeengekomen dat de bestaande welstandscriteria voor de Parkweg van toepassing blijven voor de herbouwde panden. Dit betreft de geldende gebiedsgerichte welstandscriteria '4. Vroege planmatige stedelijke uitbreidingen uit de eerste helft van de twintigste eeuw'. Door deze welstandscriteria toe te passen wordt gewaarborgd dat de aansluiting nieuwbouw – bestaande bouw straks past in de context van de karakteristieke Parkweg.

De aanvulling van de welstandsnota voor het Spoorkwartier is bij vaststelling van deze versie van het omgevingsprogramma nog niet vastgesteld.

7.4 Fasering

De ontwikkeling van het Spoorkwartier wordt gefaseerd uitgevoerd. Het projectgebied is verdeeld in kwadranten, die in onderlinge samenhang en via opeenvolgende bouwplannen tot stand komen.

Het standpunt op moment van vaststelling van het omgevingsprogramma voor de fasering betreft dat zowel de aanleg van de openbare ruimte als de bouwontwikkelingen beginnen met de uitvoering in het hart van het gebied, waarna de ontwikkelingen gefaseerd naar de zijkanten van het gebied worden aangelegd. Dit standpunt kan wijzigen.

De eerste bouwfase richt zich op de aanleg van de hoofdinfrastructuur, het Tulaplein met waterkelder en de verbinding richting de Parkweg. Het uitgangspunt is dat de uitvoering van deze openbare ruimte start in het eerste kwartaal van 2027 en ongeveer anderhalf tot twee jaar duurt. Parallel aan de aanleg van het openbaar gebied worden de voorbereidingen getroffen voor de bouwopgaven in kwadranten 3 en 4.

De verwachting is dat kwadranten 3 en 4 vanaf 2028 bouwrijp gemaakt worden. De verwachting is dat in 2029 en 2030 de realisatie van deze kwadranten wordt gestart.

Nadat het stedenbouwkundig kader en de programmatische invulling voor de kwadranten 1 en 2 bekend is, wordt het omgevingsprogramma aangevuld met informatie over de uitvoeringsplanning van deze kwadranten.

7.5 Organisatie

De gemeente Groningen ontwikkelt het Spoorkwartier in samenwerking met woningcorporatie Patrimonium en meerdere ontwikkelaars. Deze publiek-private samenwerking is gericht op het realiseren van de gezamenlijke ambities voor het gebied, binnen de kaders die gemeente Groningen vanuit haar publieke verantwoordelijkheid stelt.

De gemeente vervult daarbij een kaderstellende, regisserende en toetsende rol. De gemeente bepaalt de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten, bewaakt de samenhang tussen de deelplannen (de kwadranten) en toetst de initiatieven aan geldende wet- en regelgeving en aan de kaders die zij heeft vastgesteld in dit omgevingsprogramma.

De woningcorporatie en ontwikkelaars zijn verantwoordelijk voor de verdere planuitwerking, de realisatie van de woningbouw en het ontwikkelen van bijbehorende voorzieningen, binnen de door de gemeente vastgestelde kaders uit het gebiedsgericht omgevingsprogramma en geldende wet- en regelgeving.

De afspraken tussen gemeente Groningen en ontwikkelende partijen worden vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten.

7.6 Vergunningenplan

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van (mogelijk) aan te vragen (omgevings)vergunningen en besluiten tijdens de ontwikkeling van het Spoorkwartier. Bij de daadwerkelijke aanvang van de procedure zal op basis van het definitieve plan opnieuw gekeken moeten worden naar de benodigde vergunningen en toestemmingen. In het vergunningenplan staan de activiteiten waarvoor vergunningen moeten worden aangevraagd of meldingen moeten worden ingediend.

Het overzicht van de activiteiten waarvoor een vergunning of andere toestemming moet worden aangevraagd is niet uitputtend. De ontwikkelaars en gebruikers zijn altijd zelf verantwoordelijk om uit te zoeken of zij voor het verrichten van een activiteit een vergunning moeten aanvragen.

Activiteit	**Regeling**	**Bevoegd gezag**	**Aanvrager vergunning**
Gemeente Groningen			
Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) voor het mogen verrichten van de nieuwe functies (*waaronder: wonen, maatschappelijk, cultureel, commercieel, zakelijke dienstverlening, openbaar gebied, tulaplein, gemotoriseerd wegverkeer, groen en gemeenschappelijke tuin)*	Omgevingsplan	College B&W	Projectorganisatie Stationsgebied
Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) voor het vastleggen van de uitgangspunten voor stedenbouw en inrichting openbare ruimte *(waaronder: bouwvlakken, locaties voor hoofdgebouwen, maximale bouwhoogten en stedelijke laag)*	Omgevingsplan	College B&W	Projectorganisatie Stationsgebied
Binnenplanse omgevingsplanactiviteit (Opa) voor het roeren in de bodem van gronden met de functie archeologische zones voor de aanleg van de openbare ruimte (waaronder ook valt: het Tulaplein, wegen voor gemotoriseerd wegverkeer en groen)	Omgevingsplan	College B&W	Projectorganisatie Stationsgebied
Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) voor het roeren in de bodem in gronden met de functie archeologische zones voor het bouwen van de gebouwen	Omgevingsplan	College B&W	Ontwikkelaars
Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) voor het realiseren van de gebouwen *(waarbij de gebouwen worden beoordeeld aan de vastgestelde uitgangspunten voor stedenbouw en de Welstandsnota)*	Omgevingsplan	College B&W	Ontwikkelaars
Omgevingsvergunning technische bouwactiviteit om de gebouwen te mogen bouwen	Bbl	College B&W	Ontwikkelaars
Verkeersbesluit	Wegenverkeers-wet en RVV 1990	College B&W, mandaat aan teamleider RO&B	Projectorganisatie Stationsgebied
Wijziging beleidsregels ontheffingen venstertijden 2026	Beleidsregels ontheffingen venstertijden 2026	College B&W	Projectorganisatie Stationsgebied
Vaststelling zone-omvang Zero-Emissie	Uitvoeringsagenda Zero-emissiezone (UAZ)	College B&W of raad, afhankelijk van impact.	Projectorganisatie Stationsgebied
Besluit digitale handhaving venstertijden & Zero-Emissie	Uitvoeringsagenda Zero-emissiezone (UAZ)	College B&W of raad, afhankelijk van impact.	Projectorganisatie Stationsgebied
Activiteiten die op grond van de APV vergunningplichtig zijn *(zoals het*	Algemene plaatselijke	College B&W	De gebruikers van de nieuwe functies

exploiteren van een horecabedrijf of het organiseren van een evenement)	verordening (APV)	Burgemeester	
Provincie Groningen			
Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteit *(alleen wanneer blijkt dat bij de aanleg- en gebruiksfase significante negatieve gevolgen kunnen ontstaan op een Natura 2000-gebied)*	Omgevingswet, Bkl	College GS	Ontwikkelaars
Omgevingsvergunning voor Flora- en fauna-activiteit *(alleen wanneer blijkt dat beschermde plant- en diersoorten hinder ondervinden tijdens de aanleg- en gebruiksfase)*	Omgevingswet, Bkl	College GS	Ontwikkelaars
Waterschap Hunze en Aa's			
Omgevingsvergunning of melding voor het aanbrengen van verhard oppervlak	Waterschaps-verordening	Dagelijks bestuur waterschap	Projectorganisatie Stationsgebied Ontwikkelaars
Omgevingsvergunning voor het onttrekken van grondwater	Waterschaps-verordening	Dagelijks bestuur waterschap	Projectorganisatie Stationsgebied Ontwikkelaars
Melding voor het verrichten van een lozingsactiviteit	Waterschaps-verordening	Dagelijks bestuur waterschap	Projectorganisatie Stationsgebied Ontwikkelaars

8. Uitvoerbaarheid

8.1 Participatie

Inwoners verwachten duidelijkheid over hoe zij met de gemeente kunnen meedenken en meedoen in een project of beleidsvraagstuk. Ook de bestuurders en ambtenaren van de gemeente hebben houvast nodig. Daarom heeft het college overkoepelend participatiebeleid en een participatieverordening opgesteld. Hiermee beschrijft de gemeente haar eigen rol. Voor als ze zelf initiatiefnemer is, maar ook als inwoners of ondernemers het initiatief nemen.

Aanpak participatie
Voor de planvorming van de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier Groningen is een uitgebreid participatieproces doorlopen, waarbij bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden actief zijn betrokken. Het Spoorkwartier wordt een dynamisch stadsdeel met een grote diversiteit aan gebruikers en belangen. Om recht te doen aan deze complexiteit is het participatietraject zorgvuldig vormgegeven en geven wij invulling aan het gemeentelijk participatiebeleid.

Participatieplan
Voor de verschillende projecten in het Stationsgebied is een overkoepelend communicatie- en participatieplan opgesteld. Dit plan gaat in op de doelen van participatie voor dit project.

Stakeholders en direct belanghebbenden geven we een duidelijke plek in de ontwikkelingen, en ze krijgen de ruimte binnen vooraf gestelde kaders ideeën en oplossingen in te brengen. Niet alleen op de formele inspraakmomenten, maar ook door informele mogelijkheden te creëren om te reageren op de plannen. Om zo:

- Te komen tot de best mogelijke plannen en uitvoering binnen de vastgestelde kaders;
- draagvlak te verdienen voor de plannen;
- te komen tot een gefundeerde besluitvorming;
- ervoor te zorgen dat doelgroepen niet dubbel benaderd worden vanuit verschillende projecten of tussen wal en schip vallen doordat ze helemaal niet benaderd worden.

Tijdens de planvorming van het Spoorkwartier is gestart met het in kaart brengen van betrokken partijen en het organiseren van verschillende vormen van inspraak. Zo zijn er verschillende informatiebijeenkomsten gehouden waarin de plannen voor het gebied zijn toegelicht, de planning is gedeeld en feedback is gevraagd om de plannen te verbeteren. Tijdens de COVID-lockdown is een digitale presentatie gegeven, waardoor ook inwoners en belanghebbenden die niet fysiek aanwezig konden zijn hun mening konden geven over het gebiedsconcept Spoorkwartier.

Gedurende de planvoorbereiding is overleg gevoerd met een brede klankbordgroep[13] waarin verschillende wijkverenigingen zitting nemen en een klankbordgroep voor de Rivierenbuurt. Deze groepen fungeerden als een belangrijk platform voor het uitwisselen van ideeën en het bespreken van knelpunten.

[13] De brede klankbordgroep bestaat uit Buurtvereniging de Rivierenbuurt, Wijkraad Grunobuurt, Bewonersorganisatie Herepoortbuurt, Buurtvereniging Badstraten, Bewonersvereniging Groningen Binnenstad en bewonersvereniging Diepenring.

Het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan Spoorkwartier hebben ter inzage gelegen van oktober t/m december 2024. Met de opgehaalde input wordt het bijbehorende omgevingsprogramma en de aanvulling op de welstandsnota definitief vastgesteld.

Resultaten
Gedurende de planvoorbereiding, grofweg van 2017 tot 2025, zijn binnengekomen reacties en opmerkingen verzameld en waar het bijdroeg aan een beter plan verwerkt. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen die de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de toegankelijkheid van het gebied verbeteren.

Gezien de vele grootschalige projecten in de omgeving (Groningen Spoorzone, Aanpak Ring Zuid) is in het verleden besloten om voor planvorming nadrukkelijk met de directe omgeving in gesprek te gaan. Het uitgangspunt was om het Spoorkwartier tot ontwikkeling te brengen en daarmee de bestaande wijken te laten profiteren van dit nieuwe stuk stad.

Door het Spoorkwartier autoluw in te richten en bestemmingsverkeer via het bestaande Emmaviaduct te laten lopen, zal de omgeving geen extra overlast krijgen van autoverkeer. Daarmee werd ook een wens ingewilligd om zo min mogelijk bestaande bebouwing aan de Parkweg te slopen. Met betrekking tot fiets- en voetgangersverkeer is juist wel de ambitie overeengekomen het Spoorkwartier te verbinden met de Parkweg, het Hoornsediep en de Achterweg. Zo profiteren de Rivierenbuurt, Grunobuurt en de zuidelijke wijken mee van de nieuwe zuidelijke entree van het station, met fietspad richting de binnenstad. Hiermee ontstaat een verbinding waarmee de centrale ligging van de Rivierenbuurt in de stad meer tot uiting zal komen. Ook wordt in de toekomst geïnvesteerd in herinrichting van de directe omgeving van het Spoorkwartier (Parkweg, Achterweg).

Vervolg participatie
Met dit participatieproces wordt beoogd om niet alleen een ruimtelijk plan te realiseren dat aansluit bij de ambities van de gemeente Groningen, maar ook breed gedragen wordt door de bewoners van de gemeente en in het bijzonder de omwonenden en andere belanghebbenden, zodat het gebied zich duurzaam en op een maatschappelijk verantwoorde wijze kan ontwikkelen.

Na het vaststellen van het omgevingsprogramma zullen er nog steeds inspraakmogelijkheden zijn die zich concentreren op de meer concrete invulling van de verschillende bouwvelden en de openbare ruimte. Projectontwikkelaars blijven juridisch verplicht aan te geven wat ze aan participatie hebben gedaan bij de vergunningsaanvragen die volgen. De gemeente zal naast deze juridische verplichting informeel blijven wijzen op nut en noodzaak van participatie.

8.2 Financiële uitvoerbaarheid

Gemeenten zijn verplicht de kosten die zij maken om bouwactiviteiten mogelijk te maken, te verhalen op de partij die daar profijt van heeft. Deze verplichting houdt in dat de gemeente binnen het wettelijk kader (afdeling 13.6 Omgevingswet) ervoor zorgt dat deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer. Dit kan via het vrijwillige, privaatrechtelijke spoor (anterieure overeenkomst) of het dwingende, publiekrechtelijke spoor (kostenverhaalsregels in het omgevingsplan of kostenverhaalsvoorschriften in de omgevingsvergunning).

Artikel 13.14 van de Omgevingswet bepaalt bij welke planologische besluiten kostenverhaal aan de orde is. Deze besluiten zijn:

- Wijziging van het omgevingsplan;
- Omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Als een van deze besluiten niet noodzakelijk is om een bouwactiviteit mogelijk te maken, is kostenverhaal niet aan de orde. In dat geval valt de behandeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning volledig onder het regime van de legesverordening.

Is er wel sprake van één van bovengenoemde besluiten, dan moet worden beoordeeld of het een bouwactiviteit betreft in de zin van artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit. Wanneer dit het geval is, is de gemeente verplicht de kosten te verhalen. De gemeente mag hierbij uitsluitend de kosten verhalen die vermeld staan op de kostensoortenlijst (artikel 8.15 Omgevingsbesluit).

Wanneer de gemeente zelf eigenaar is van een ontwikkellocatie, is het kostenverhaal verzekerd via gronduitgifte.

Het omgevingsprogramma is een eerste stap tot concrete planvorming. Dit omgevingsprogramma is nodig voor de motivering van het college om omgevingsvergunningen Bopa te kunnen verlenen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier.

In deze paragraaf geven we een korte uiteenzetting over de aanpak van de financiële uitvoerbaarheid binnen het Spoorkwartier. Hierbij geven we aan welke grondbeleidsinstrumenten we mogelijk gaan inzetten. Op het moment dat er een omgevingsvergunning Bopa wordt aangevraagd, dient de aanvrager aan te tonen dat de voorgenomen activiteit economisch uitvoerbaar is. Gegeven de programmatische bandbreedte binnen het omgevingsprogramma verwachten wij tot een financieel uitvoerbaar plan te kunnen komen.

We zullen de financiële uitvoerbaarheid vastleggen in minimaal één grondexploitatie. De gemeente neemt daarmee langdurig de verantwoordelijkheid voor uitvoerbaarheid op zich en draagt zorg voor het afdekken van een eventueel financieel tekort en reserveert middelen om risico's die gepaard gaan met de gebiedsontwikkeling af te dekken. Hierbij is in het verleden al expliciet gekozen voor actieve grondbeleid. De reden hiervan is dat volledige sturing op de inhoud van de planvorming noodzakelijk wordt geacht. Op basis van de gekozen strategie is ingezet op actieve verwerving. Dit heeft erin geresulteerd dat de gemeente alle gronden binnen de grenzen van het omgevingsprogramma heeft verworven dan wel dat er afspraken zijn gemaakt met grondeigenaren waarbij enkel de overdracht van de gronden nog dient plaats te vinden. Gezien het feit dat de gemeente over alle grondposities beschikt is het daarom niet meer nodig om tot anterieure overeenkomsten te komen met derden of de inzet van het instrument van publiek kostenverhaal. Voor een deel van de te verwerven gronden, een groot deel van het openbare Tulaplein, geldt dat hiervoor niet het volle eigendom maar het erfpachtrecht wordt

verkregen door de gemeente. Alle toekomstige bouwterreinen in het Spoorkwartier zijn, dan wel worden, volledige eigendom van de gemeente.

Ten aanzien van het parkeren zal de gemeente de regie nemen om beschikbaarheid van parkeervoorzieningen zeker te stellen. Het parkeren voor het gebied zal worden georganiseerd in een centrale parkeervoorziening. Deze zal worden geëxploiteerd door de gemeente.

8.3 Meten, monitoring en evaluatie

Een essentiële stap binnen de beleidscyclus Omgevingswet is het evalueren van de uitvoering en resultaten van een vastgesteld omgevingsprogramma. Aan een goede evaluatie ligt monitoring ten grondslag. Daarnaast zijn monitoring en evaluatie nuttig om de raad op verschillende momenten te kunnen meenemen in het uitvoeringsproces van omgevingsprogramma's. De evaluatie van de uitvoering van een omgevingsprogramma kan aanleiding zijn om het programma te actualiseren.

Voor het omgevingsprogramma geldt dat de realisatie van de geformuleerde opgaven qua programmatische invulling, leefkwaliteit, energie, gezondheid en mobiliteit worden gemonitord en geëvalueerd zowel op de inhoud (wat is er daadwerkelijk gerealiseerd) als de planning (zijn opgaven tijdig gerealiseerd). Dit gebeurt jaarlijks door de projectgroep Spoorkwartier en gerapporteerd aan het college van B&W. Op dat moment wordt met de actuele inzichten en beleidskaders besloten of bijsturing noodzakelijk is. Indien nodig kan een wijziging op het omgevingsprogramma worden doorgevoerd. Een wijziging zal in ieder geval nodig zijn bij het vaststellen van de stedenbouwkundige kaders en programmatische invulling voor kwadranten 1 en 2. Een ander concreet voorbeeld van een wijziging zou kunnen zijn een aanpassing van het te realiseren programma op basis van veranderende marktinzichten of regionale woonafspraken.

9. Toets ETFAL (Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties)

Het omgevingsprogramma Spoorkwartier is een zelfbindend beleidsdocument, vastgesteld door het college, waarin de gemeente Groningen beschrijft hoe en waarom zij haar ambities voor het plangebied wil realiseren. Het omgevingsprogramma vormt het integrale beleids- en toetsingskader voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De uitvoering vindt plaats via de verlening van meerdere omgevingsvergunningen, waaronder Bopa’s.

Op grond van artikel 8.0a lid 2 van het Bkl kunnen Bopa's alleen worden verleend indien wordt aangetoond dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit omgevingsprogramma biedt daarvoor de inhoudelijke onderbouwing en vormt het toetsingskader voor de beoordeling van toekomstige vergunningaanvragen voor kwadranten 3 en 4.

Bij de beoordeling van de ETFAL is aangesloten bij de beoordelingsregels van het Bkl, de relevante instructieregels van het Rijk en de provincie en de geldende beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Daarbij zijn zowel de huidige kwaliteiten van het gebied als de gewenste ontwikkeling betrokken.

In het kader van de ETFAL-beoordeling is specifiek aandacht besteed aan de onderwerpen waarvoor het Bkl instructieregels bevat en laten de onderzoeken en afwegingen die in dit omgevingsprogramma zijn opgenomen zien dat met al deze aspecten rekening is gehouden. Ook blijkt dat de ontwikkeling zorgvuldig is afgestemd op relevante beleidsdoelen van Rijk, provincie en gemeente, waaronder de woningbouwopgave, duurzame verstedelijking, klimaatadaptatie, bereikbaarheid, leefbaarheid en de bescherming van natuur- en omgevingswaarden.

Voor het Spoorkwartier wordt ingezet op een gemengd stedelijk milieu waarin wonen, werken voorzieningen, ontmoeting, mobiliteit, groen en verblijfskwaliteit op een evenwichtige wijze samenkomen. De ontwikkeling draagt bij aan de stedelijke woningbouwopgave en versterkt tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving door de aanleg van kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, vergroening, klimaat adaptieve maatregelen en goede verbindingen voor openbaar vervoer. Daarnaast wordt ruimte geboden aan voorzieningen die bijdragen aan een aantrekkelijk, levendig en sociaal verbonden stadsdeel.

De uitgangspunten van het programma zijn tot stand gekomen met betrokkenheid van bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. De uitkomsten van participatie zijn betrokken bij verdere planvorming en hebben bijgedragen aan een zorgvuldige afweging van belangen.

Gelet op de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken, de beleidsmatige onderbouwing, de belangenafweging en de bijdrage aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het Spoorkwartier leidt tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het Omgevingsprogramma Spoorkwartier biedt daarmee een passende grondslag voor de verdere uitwerking van het gebied en voor de verlening van toekomstige Bopa's.