

Onderwerp Vrijgeven concept Stedenbouwkundig Plan en concept
Beeldkwaliteitsplan Spoorkwartier
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 271912-2024

Datum 2-10-2024

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte lezer,

Hierbij informeren we u over ons besluit om het concept Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier en concept Beeldkwaliteitsplan Spoorkwartier vrij te geven voor inspraak. In het concept Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier wordt bepaald op welke wijze het gebied gaat ontwikkelen in de komende 10 jaar. Eerder stelde uw raad het gebiedsconcept voor het Spoorkwartier vast waarin de speerpunten en de sfeer werden beschreven. Hierop voortbordurend geeft het plan aan waar welke functies komen, welke bouwmassa's daarmee beoogd zijn en welke eisen er aan deze bouwmassa's worden gesteld. Een vastgestelde stedenbouwkundige visie hoort daarbij, zodat duidelijk is hoe het Spoorkwartier bijdraagt aan het stationsgebied en de toekomstige ontwikkeling van Groningen.

Het concept Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier beschrijft de visie, de ruimtelijke uitgangspunten en kaders van de nieuwe wijk het Spoorkwartier en vormt een verdere uitwerking van de vastgestelde ambities uit de Strategische Agenda Stationsgebied. Het Spoorkwartier wordt een dynamisch en levendig stadsdeel. Het gebied aan de rand van de binnenstad, dat vroeger een rangeerterrein was, wordt omgevormd tot een levendige wijk met een mix van wonen, werken en recreëren. Het Spoorkwartier wordt ontwikkeld met veel aandacht voor groen en duurzaamheid. Het gebied wordt autoluw, wat betekent dat er weinig autoverkeer is en de wijk wordt ontworpen voor de voetgangers en fietser.

Een belangrijk onderdeel van het Spoorkwartier is het Zuidplein, dit plein sluit aan op de reizigerstunnel onder station Groningen. Het vormt een nieuwe verbinding voor fiets- en voetganger tussen het station en de binnenstad enerzijds, en de Parkweg, Rivierenbuurt en Stadspark anderzijds.

Volgvel 1

Het Spoorkwartier moet een plek worden waar iedereen zich thuis voelt, met respect voor het verleden en een blik op de toekomst.

Muziekcentrum

Eerder heeft uw raad het Stationsgebied als voorkeurslocatie voor het muziekcentrum vastgesteld. Hier is ruimte voor gereserveerd. In het concept stedenbouwkundig plan zijn de ruimte, ambities en uitgangspunten geformuleerd waar het toekomstige muziekgebouw aan moet voldoen. Deze hebben onder andere betrekking op schaal en maat van het gebouw, levendigheid en transparantie van gevels, relatie binnen en buiten en entrees. Onlangs hebben we u geïnformeerd dat we in het kader van de strategische investeringsagenda ontwerpend onderzoek doen naar het nieuwe muziekcentrum in zowel het stationsgebied als Suikerzijde, voordat we een definitieve locatiekeuze maken. Eind 2024 maken we als college een locatiekeuze op basis van de informatie die dan voorhanden is. Een investeringsvoorstel aan uw raad zou dan in het voorjaar van 2025 kunnen volgen. Het is van groot belang dat zowel het Spoorkwartier als de uitwerking van het Zuidplein voortgang boeken in de planvoorbereiding. Om geen kostbare tijd te verliezen, presenteren wij nu het concept stedenbouwkundig plan. Mocht de definitieve locatiekeuze niet op het Stationsgebied vallen, dan passen wij het plan overeenkomstig aan. Waarbij we ons er van bewust zijn dat de levendigheid en dynamiek in het Spoorkwartier zonder muziekcentrum minder is dan met een muziekcentrum. Ook heeft het effect op het gewenste programmamix en in het bijzonder de plint invulling met (commerciële) voorzieningen.

Stedenbouwkundig kader

De omvang van het Spoorkwartier en de lange duur van de uitvoering vragen om een mate van vrijheid in de uitwerking. Het concept stedenbouwkundig plan legt allereerst de vorm, het (groene) karakter en de maatvoering van de openbare ruimte vast, inclusief de aanpak voor mobiliteit. Om die openbare ruimte duidelijk te verankeren zijn vaste rooilijnen voor bebouwing bepaald.

Voor die bebouwing is een programma op hoofdlijnen bepaald, passend bij de vraag naar levendigheid en diversiteit én met een oog voor realisatie (markt). Dat programma dient te worden gerealiseerd binnen een bouwvelop (maximum bouwhoogtes per locatie). De bouwvelop biedt flexibiliteit: er wordt geen vaste typologie of specifieke bouwvorm vereist. Deze wordt in een later stadium vastgelegd in zogenaamde kavelpaspoorten, samen op te stellen met ontwikkelende partijen.

De ambitie is verdichting met respect voor de bestaande omgeving. Zo verwezenlijken we de grote transitieopgaven binnen de stationsomgeving. Bij het verdichten is het creëren van goed functionerende openbare ruimte cruciaal. Bebouwing en openbare ruimte versterken elkaar; mits goed op elkaar afgestemd. Het kader bestaat uit vaste en flexibele onderdelen om kwaliteit en haalbaarheid te garanderen. Een raamwerk dat enerzijds duidelijk is en de kern van de ontwikkeling vastlegt, en anderzijds ruimte en flexibiliteit biedt voor verschillende typologieën en veranderende omstandigheden. Op deze manier is er ruimte om in te springen op marktomstandigheden terwijl het raamwerk vaststaat.



Impressie plangebied Spookkwartier (Posad Maxwan)

Belangrijkste uitgangspunten concept Stedenbouwkundig Plan

Duurzame verdichting

Het ontwikkelen van gebieden rondom OV knooppunten is in heel Nederland gaande. Verdichten en mengen van functies vlakbij (intercity)stations leidt tot nabijheid van functies als wonen, werken, onderwijs en voorzieningen voor een grote groep mensen en voorkomt veel voor- en natransport. Tijdens het onderzoek dat geleid heeft tot dit concept stedenbouwkundig plan is veel aandacht gegaan naar een goede balans tussen functies die leiden tot levendigheid, een goed vestigingsmilieu voor stedelijk wonen en werken en de balans tussen verdichten en aansluiten op de bestaande omgeving. We willen maximaal gebruik maken van deze unieke kans. Hierbij kunnen contrasten ontstaan met de omgeving, maar mag het gebied zich niet vervreemden van de Rivierenbuurt.

In het kader voor de doorontwikkeling van de binnenstad (Geleide Groei) is het gehele stationsgebied opgenomen als annex van de binnenstad met een eigen karakter.

In het onlangs gepubliceerde Handboek Hoger Bouwen is deze zone in de stad aangeduid als een hoog-stedelijk milieu. Functiemenging en Intensief bouwen is dus de opdracht, maar wel met respect voor de directe omgeving van de binnenstad en Rivierenbuurt. Het Spookkwartier krijgt een eigen karakter met goede overgangen naar de omgeving. Dit valt onder andere terug te zien in het schema voor bouwhoogtes die oploopt van zuid naar noord en van oost naar west. Het bijzondere aan dit plan is dat door toepassing van 'setbacks' (= bovenste verdiepingen liggen wat terug) vanaf ooghoogteperspectief vanuit de straten en achtertuinen aan de Parkweg de impact van

Volgvel 3

de verdichting zeer gering is. Rondom het plein en gezien vanaf het station is wel duidelijk dat het hier om een hoog stedelijk gebied gaat. NB: De Rivierenbuurt zelf kent ook vele contrasten qua stijl, typologie en bouwhoogtes en is in die zin een van de meer stedelijke wijken van de stad. Het Spoorkwartier maakt de Rivierenbuurt verder af doordat naast de aanpak van de Parkweg het nieuwe Zuidplein verdeeld is in een stationsplein en een buurtplein met horeca en speelgelegenheid in het groen. Hierdoor wordt de ontwikkeling van het Spoorkwartier van zowel regionaal als lokaal belang en is het een echte plek voor ontmoeting in Groningen.

Gemengd woon-werkgebied

Het Spoorkwartier is een buurt waar gewoond, gewerkt en ontspannen wordt. De mix van functies, de centrale locatie en de stedelijke dichtheid zorgen voor een aangenaam gebied met veel reuring. Mede op basis van het advies van Bureau Stedelijke Planning hanteren we het programmatisch uitgangspunt van 40% werken, 40% wonen en 20% voorzieningen. Gezien de marktruimte voor appartementen is er flexibiliteit in het programma. Belangrijk hierbij is dat de verhouding tussen de verschillende functies (wonen, werken, voorzieningen) ongeveer gelijk blijft om de positionering als topkantorenlocatie te verzekeren. In het concept stedenbouwkundig plan is uitgegaan van circa 400 woningen, in verschillende groottes en prijssegmenten. Vanuit de totale strategische woningbouwprogrammering past een aandeel van 20% sociale woningbouw in het Spoorkwartier. Hierbij is gekeken naar het aantal woningen dat we in het Spoorkwartier toevoegen ten opzichte van het totaal aantal woningen in onze gemeente en het hogere aandeel sociale huur in de aangrenzende wijken. De overige woningen zullen variëren van kleine huurwoningen tot grote koopwoningen. Hiermee wordt een inclusieve wijk gerealiseerd.

Het woonprogramma bestaat voor het grootste gedeelte uit appartementen van diverse grootte. De verdeling op hoofdlijnen is als volgt:

- *Sociale huur: 20%*
- *Betaalbare koop/middenhuur: 35%*
- *Koop en huur vrije sector: 45%*

De ontwikkeling van het Stationsgebied is voor Groningen de kans om een topkantorenlocatie te creëren. In het plangebied is een fors aanbod aan goede locaties (ca. 30.000 m²) in verschillende afmetingen. Hierin is ruimte voor kleine gebruikers, flexplekken, gedeelde vergaderruimtes en ook het werken op de begane grond. Ook kunnen enkele grotere kantoren een deel van het volume innemen. In het Spoorkwartier richten we ons ook op “multi-tenant” kantoorgebouwen met gemeenschappelijke faciliteiten.

Naast de kantoorontwikkeling is er ruimte voor ander programma waarbij gedacht kan worden aan een hotel in combinatie met een koffiezaakje en cafés/restaurants. Dit programma leent zich goed voor het vullen van de plinten aan het Zuidplein en vormt een goed middel om het levendige karakter van het Spoorkwartier te versterken. Daarnaast zijn ook sport/fitness, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen geschikt voor het Spoorkwartier.

Volgvel 4

Toekomstgericht en duurzame wijk

Het Spoorkwartier is een representatief onderdeel van de stad en we streven ernaar om de hoogste duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren en te tonen in zowel gebouwen als openbare ruimtes. Duurzaamheid willen we zichtbaar maken door middel van stedenbouwkundige keuzes, verdichting, materiaalkeuze, natuur-inclusieve en energie-opwekkende maatregelen. Bij een stevige verdichtingsopgave hoort een even stevige groene ambitie.

De voordelen van een groene omgeving zijn talrijk. Bomen en andere planten dragen bij aan de luchtkwaliteit en helpen het stedelijke hitte-eiland effect te verminderen. Groen komt op meerdere plekken terug in het plangebied: op het maaiveld, op gevels en daken, en in binnen- en privétuinen. Op het Zuidplein worden niet alleen de groenambities gerealiseerd, maar is er ook aandacht voor een klimaatadaptieve inrichting en watersysteem.

Met deze aanpak willen we een voorbeeld stellen van hoe stedelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met ecologische verantwoordelijkheid en klimaatbestendigheid.



Energieconcept

Om te kunnen bijdragen aan de gemeentelijke ambitie om in 2035 aardgasloos en CO₂-neutraal te zijn, is onderzocht hoe dit binnen Spoorkwartier vorm gegeven kan worden. Door het toepassen van een collectief WKO-systeem, kan de vraag naar warmte en kou voor Spoorkwartier CO₂ neutraal worden gerealiseerd. De bodem ter plaatse is hiervoor geschikt en op dit moment is dit het meest effectieve systeem. Naast de warmtevraag is er ook nog een vraag qua elektriciteit. Aan die vraag kan

Volgvel 5

slechts voor een klein deel voldaan worden binnen het plangebied Spoorkwartier. Vanwege het hoog-stedelijke karakter van het gebied, is er onvoldoende (dak)oppervlak beschikbaar om de benodigde hoeveelheid elektrische energie op te wekken. Er moet immers ook ruimte gereserveerd worden voor andere functies, zoals toegangswegen, kabels en leidingen, bomen en ander groen tegen hittestress en voet- en fietspaden en plein.

Het realiseren van een volledig CO₂-neutrale wijk blijft wel mogelijk, door de rest van de energievraag CO₂-neutraal in te kopen. De ontwikkelingen op energiegebied gaan snel en we blijven deze volgen en betrekken bij de verdere planuitwerking.

We hebben ook onderzoek gedaan op welke wijze het Spoorkwartier, naast de ambitie om te komen tot een CO₂-neutrale wijk, energieleverend kan worden voor bv. de Rivierenbuurt. De conclusie is dat op het gebied van elektriciteit het Spoorkwartier niet energieleverend kan worden. Het is al een hele uitdaging om aan de eigen energievraag te voldoen.

Voor de Rivierenbuurt is warmtelevering geen koppelkans. Er staan veel oude gebouwen die een hogere temperatuur nodig hebben om de gebouwen comfortabel te kunnen verwarmen. Er zijn een aantal meer-gezinsgebouwen met een energielabel B of hoger dat mogelijk wel geschikt is. Echter, het gaat in totaal om een aanzienlijke warmtevraag waardoor twee tot drie extra WKO-bronnen nodig zijn. Het is daarbij logischer om deze bronnen in de directe omgeving van de gebouwen te realiseren om het aantal (kostbare) meters warmtenet dat aangelegd moet worden te minimaliseren.

Zoals in de hele gemeente Groningen heeft de huidige netcongestie ook gevolgen voor de gebiedsontwikkeling van Spoorkwartier. Door de overbelasting van het elektriciteitsnetwerk ondervinden we vertragingen bij het aansluiten van nieuwe woningen en voorzieningen. Dit belemmert de voortgang van bouwprojecten en kan leiden tot vertragingen in de oplevering van nieuwe woon- en werkruimtes. Als gemeente werken we nauw samen met netbeheerders en andere betrokken partijen om tijdelijke oplossingen te implementeren, zoals congestiemanagement en het beheer van energiepieken. Daarnaast onderzoeken we lange-termijnoplossingen, waaronder het versterken van het elektriciteitsnet. We blijven in gesprek met alle stakeholders om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van Spoorkwartier zoals gepland doorgang kan vinden.

Mobiliteit/parkeren

Het Spoorkwartier is autoluw. De auto is te gast en alleen aanwezig als het echt nodig is, bijvoorbeeld voor het bevoorraden van winkels of een verhuizing van bewoners. Het gebied is goed toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Zeker met de komst van de verbinding onder de sporen door ontstaat een comfortabele route voor voetgangers en fietsers naar het gebied en de Rivierenbuurt.

Parkeren doen bezoekers en bewoners in een gebouwde parkeervoorziening direct te bereiken via de insnijding van het Emmaviaduct. Momenteel voorzien we een parkeervoorziening voor 300-500 auto's, maar de exacte capaciteit wordt nog mede bepaald na besluitvorming over het nieuwe muziekcentrum. De exacte uitwerking en ontwerp van de garage is nog een ontwerppoging en samen met de parkeercapaciteit moet blijken welke voorziening optimaal is voor het Spoorkwartier en de stad.

Volgvel 6

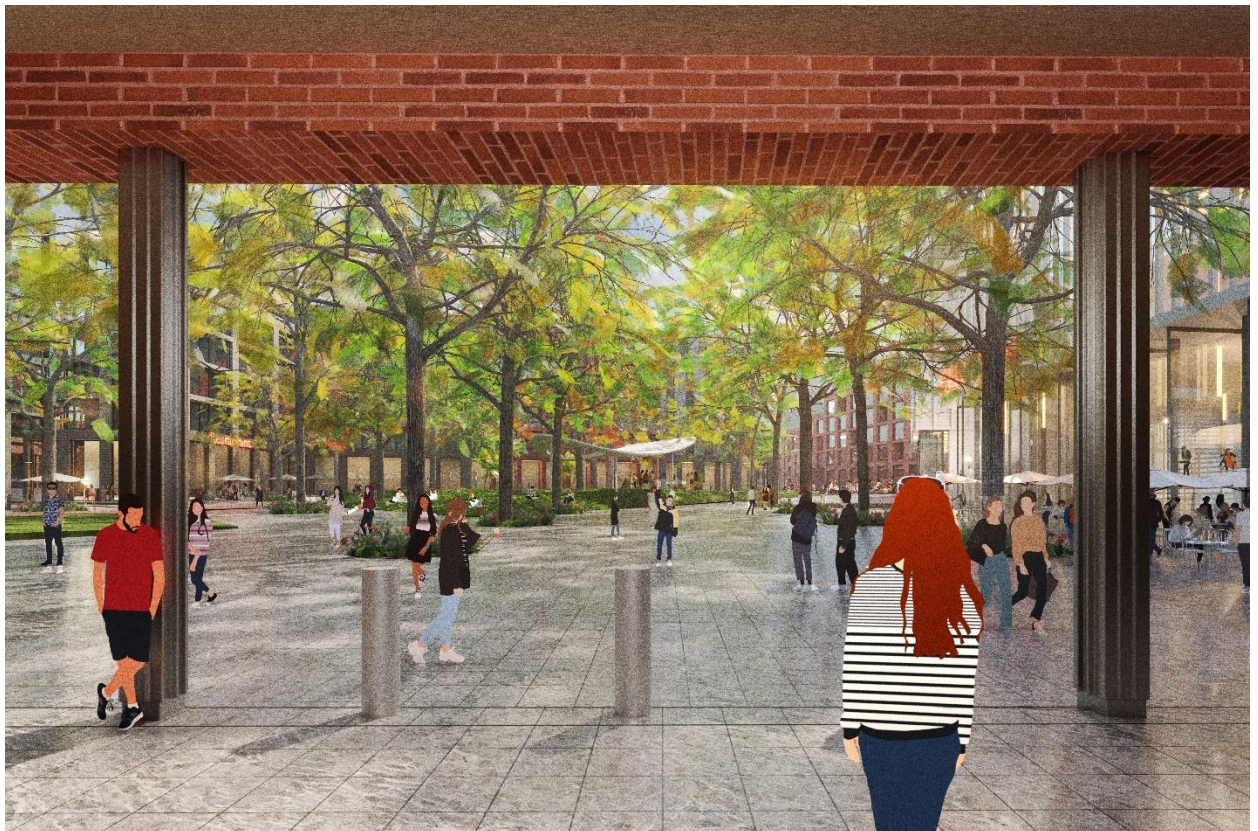
Waarbij nadrukkelijk aandacht is voor alternatieve vormen van mobiliteit zoals fietsen en het openbaar vervoer. Bij het bepalen van de exacte capaciteit komen we ook terug op de toezegging om de relatie te leggen met eventueel andere parkeergarages te sluiten. Tijdens de bouwfase worden er tijdelijke (bovengrondse) voorzieningen ingericht in afwachting van een definitieve (gebouwde) voorziening.

Zuidplein

Medio 2026 zal de huidige aannemer van het Hoofdstation de stationstunnel voor voetgangers en fietsers, de fietsenstalling en de zuidgevel van het station opleveren.

Zo snel mogelijk daarna willen we de openbare ruimte tussen het station en de Parkweg in gebruik nemen. Deze ruimte moet niet alleen de verkeersstromen efficiënt afwikkelen, maar ook voldoen aan de ambitieuze standaard die past bij het nieuwe station en de ontwikkelingen in het Spoorkwartier.

Het concept stedenbouwkundig plan heeft de hoofdstructuur, bouwblokken, situering en maatvoering van de openbare ruimte vastgelegd. De volgende stap is het uitwerken van de inrichting van deze ruimte, met speciale aandacht voor het Zuidplein. Hiervoor hebben we landschapsbureau OKRA gevraagd ons te ondersteunen. De eerste schetsen zijn inmiddels gemaakt en tijdens een spoorcafé in mei besproken met de omwonenden. Deze schetsen worden de komende periode uitgewerkt tot een definitief ontwerp en technisch plan.



Op korte termijn leggen we een aanvraag voor een voorbereidingskrediet aan u voor om voorbereidende werkzaamheden rondom de aanleg van het Zuidplein te kunnen dekken.

De huidige aannemer van het station levert uiterlijk december 2025 het eerste deel van het bouwterrein op aan de gemeente. Als alles volgens planning verloopt, starten we in januari 2026 met het grondwerk voor het (tijdelijke) Zuidplein. De werkzaamheden duren naar schatting een jaar, waarmee de zuidentree van het station begin 2027 kan worden geopend. Het bouw- en woonrijp maken van de bouwvelden en de overige openbare ruimte van het Spoorkwartier volgen later in samenwerking met de ontwikkelpartners.

Ontwikkelstrategie

We stellen hoge eisen aan de kwaliteit van de inrichting van het Spoorkwartier. Gezien de complexiteit van deze opgave, willen we in een vroeg stadium de marktkennis en ervaring aan ons binden. De ontwikkel- en marktstrategie richt zich op het boeken van voortgang en het waarborgen van ambities, ondanks de huidige onzekerheden. De voorgestelde strategie omvat een partnerselectie voor de ontwikkeling van het woonprogramma, de plinten en aanvullende voorzieningen. Het voordeel van deze partnerselectie is de flexibele programmering van de plint en het binden van marktkennis, inbreng en ervaring aan het gebied, om zo een markt te creëren en een gebiedsidentiteit te ontwikkelen. Deze strategie werken we de komende periode verder uit, waarna we begin 2025 starten met de tender voor de partnerselectie.

Omgevingswet

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. We werken volgens de principes van de beleidscyclus Omgevingswet. Dat betekent dat uw raad de hoofdlijnen van beleid vaststelt via de omgevingsvisie. Hiermee stelt uw raad ook het kader vast waarbinnen ons college bevoegd is om dit beleid uit te werken. Dit doet ons college door het vaststellen van omgevingsprogramma's. Dit kan zowel gebiedsgericht beleid zijn (gebiedsvisies, ontwikkelkaders, stedenbouwkundige kaders, etc.) als thematisch beleid (klimaat-, woon-, energiebeleid, etc.). Zie over de werking van het instrumentarium de raadsbrief (d.d. 29-05-2024, kenmerk 141457-2024).

We bevinden ons momenteel in een overgangsfase. De omgevingsvisie is nog niet volledig afgestemd op de Omgevingswet en het omgevingsplan is nog niet geschikt voor grootschalige gebiedsontwikkelingen. Onze strategie richt zich daarom op het verlenen van omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten (BOPA), waarbij wordt afgeweken van het omgevingsplan van rechtswege. Hiermee maken we ontwikkelingen mogelijk zonder direct een volledig omgevingsplan voor het stationsgebied op te stellen. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van het instrument omgevingsprogramma.

Na vaststelling van het omgevingsprogramma kunnen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt met vergunningen voor een BOPA. Het omgevingsprogramma vormt de basis voor deze BOPA's. Gedurende de overgangperiode van de Omgevingswet (tot 1 januari 2032) is het mogelijk om gebruik te maken van een gefaseerde BOPA.

Financiën

Voor de gebiedsontwikkeling stationsgebied is in 2023 de Strategische Agenda Stationsgebied (SAS) vastgesteld door uw raad. De gebiedsontwikkeling Spoorkwartier is een gebiedsdeel binnen de SAS. De financiële haalbaarheid hiervan leggen we vast in een grondexploitatie. Andere deelgebieden, die worden onderscheiden, zijn o.a. de Insnijding, Parkweg, Stationsweg et cetera. Dit betreft dan

Volgvel 8

vooral investeringsprojecten met een bovenwijks karakter. In de SAS is een financiële paragraaf opgenomen waarin op hoofdlijnen de investeringen, die gepaard gaan met deze agenda, zijn geraamd.

Met de huidige uitgangspunten bedraagt het verwachte tekort op de toekomstige grondexploitatie Spoorkwartier circa € 17 miljoen op contante waarde per 01-01-2024. Deze tussenstand is gebaseerd op de uitgangspunten en ambities zoals zijn vastgelegd in het concept Stedenbouwkundig Plan en het concept Beeldkwaliteitsplan d.d. 26 augustus 2024. Het is op dit moment procesmatig nog niet mogelijk om een grondexploitatie vast te laten stellen, omdat de definitieve keuze voor de vastlegging van de locatie voor het nieuwe muziekcentrum in het Stationsgebied nog moet worden bevestigd. De inhoud van de haalbaarheidsberekening is echter dusdanig robuust onderbouwd, dat er snel kan worden geschakeld om de grondexploitatie spoedig voor te kunnen leggen voor vaststelling.

Om uitvoering te kunnen geven aan de gebiedsontwikkeling dient het geraamde tekort te worden gedekt. In de strategische investeringsagenda (SIA) is dit tekort geagendeerd en toegelicht. Zodra de definitieve voorkeurslocatie voor het muziekcentrum is bevestigd, kan de grondexploitatie verder worden uitgewerkt en aan de raad worden voorgelegd. Dit voorstel omvat een uitgebreide financiële analyse, inclusief een kansen- en risicoanalyse. Naar verwachting wordt het voorstel in het najaar van 2025 aan uw raad voorgelegd.

Participatie

Het succes van de complexe opgave om het stationsgebied te herontwikkelen wordt mede bepaald door zorgvuldige communicatie en participatie. Al tijdens het opstellen van de strategische agenda zijn gesprekken gevoerd met eigenaren, ontwikkelaars, belangenorganisaties en buurtverenigingen. Deze lijn zetten we door. Omwonenden, buurtverenigingen en andere stakeholders denken actief mee over deelprojecten binnen het Stationsgebied, zoals de herinrichting van de Parkweg en de ontwerpen voor het nieuwe Zuidplein. Er is een brede klankbordgroep Stationsgebied, die enkele keren per jaar bijeenkomt. En geregeld organiseren we bijeenkomsten onder de naam Spoorcafé, waarin we thema's bespreken die te maken hebben met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Het gaat om informatie delen, plannen bespreken en reacties ophalen. Dit levert ons waardevolle input op. De eerste maandag van de maand zijn belangstellenden welkom in ons tijdelijke informatiecentrum aan de Zaanstraat.

Vanaf het begin van de planontwikkeling voor Spoorkwartier zijn de bewoners actief betrokken. Voor het opstellen van het concept stedenbouwkundig plan zijn er een aantal bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep Rivierenbuurt en de bewoners van de Parkweg. Deze bijeenkomsten vonden afwisselend plaats in de Puddingfabiek, buurtcentrum de Stroming en het informatiecentrum Stationsgebied. Over het algemeen waren de reacties positief op de ambities en de plannen.

De zorgpunten betreffen met name de bouwhoogte in het te ontwikkelen gebied en de aansluiting en verbinding met de bestaande Rivierenbuurt.

Voor dit plan starten we nu een informatie- en inspraaktraject. We informeren omwonenden, inwoners van de gemeente en andere geïnteresseerden over het plan op inhoud en proces. Ook houden we twee Spoorcafés: voor omwonenden en voor andere

Volgvel 9

belangstellenden. Daarbij presenteren we het concept stedenbouwkundig plan in samenhang met de andere projecten in het Stationsgebied, volgens de ambities uit de Strategische Agenda. Tijdens de inspraakperiode van 10 oktober tot met 21 november bieden we de gelegenheid om te reageren op het plan. Deze reacties gebruiken we om het plan te verbeteren. Hiermee geven we ook invulling aan de participatie in het kader van de Omgevingswet en onze participatie-ambities.

Vervolg

Het concept stedenbouwkundig plan en concept beeldkwaliteitsplan wordt nu vrijgegeven voor inspraak. Na afloop van de periode van terinzagelegging worden de ontvangen reacties op het concept stedenbouwkundig plan en concept beeldkwaliteitsplan verzameld en beoordeeld. Daarin nemen we ook de reacties vanuit de markt op het plan mee. Deze reacties vormen input bij het opstellen van het definitieve stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan. Deze definitieve plan worden naar verwachting in het tweede kwartaal 2025 ter besluitvorming aan u voorgelegd.

Voor de gemeenteraadsleden bieden we in oktober een beeldvormende sessie aan om bijgepraat te worden over de ontwikkelingen rondom het Stationsgebied. Onder andere het concept stedenbouwkundig plan komt aan bod tijdens deze sessie.

Daarnaast werken we de komende periode verder aan het voorlopig ontwerp van het Zuidplein en de voorbereidingen om te komen tot een partnerselectie voor realiseren van de gewenste realiseren van het gewenste woon- en werkprogramma.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.