

**NIEUWIN
NIEUWIN**

**WELKOM IN HET
NIEUWE
STATIONSGBIED**

Voorwoord

Groningen groeit de komende jaren fors zowel in bewoners, banen als voorzieningen. Die groei faciliteren wij, maar wel op z'n Gronings. En dat betekent groeien met behoud van een hoge woon- en leefkwaliteit. Zo'n aantrekkelijk leefklimaat is cruciaal voor onze eigen inwoners en een voorwaarde om bezoekers, (internationaal) talent en bedrijvigheid naar Groningen te halen en vast te houden. Groningen is de plek waar mensen prettig wonen, werken, studeren, uitgaan en recreëren.

2 In het hart van die bruisende en leefbare stad bevindt zich het Stationsgebied, op de allerbest bereikbare plek van de stad. Hier komt veel samen. Voor onze inwoners en vanuit de Regio. En zelfs voor bezoekers uit het hele land. Met deze strategische agenda trappen we de transformatie van het Stationsgebied af. Op weg naar een uniek vernieuwd stadsdeel, dat past bij onze groeiende en levendige stad.

Ziet u het al voor zich over 15 jaar? Het Stationsgebied is gezellig en druk, er is van alles te beleven. Stadgers, bezoekers en reizigers komen hier graag. Met prachtige pleinen vanuit zowel de noord- als de zuidkant van het station rollen we de rode loper uit naar de rest van de stad. Voor het mooiste stationsgebouw van Nederland is weer alle ruimte voor voetgangers.

Om te flaneren, elkaar te ontmoeten en aan het water te zitten, natuurlijk met veel groen. Auto's zijn bijna uit het straatbeeld verdwenen. En natuurlijk switchen reizigers hier snel en comfortabel tussen lopen, (OV)-fietsen, bussen, treinen en taxi's.



Het gebied is een toplocatie voor kantoren, je kunt er wonen en er zijn allerlei voorzieningen. In het hart vormt het muziekpodium van Noord-Nederland De Nieuwe Poort een sprankelende ontmoetingsplek, met een breed maatschappelijk- en een onderwijsprogramma.

Is dit een droom? Als het aan ons ligt niet! Wij willen de kansen om dit gebied een metamorfose te geven nu verzilveren. Want we geloven dat het Stationsgebied een toevoeging aan de stad kan zijn. Als uitbreiding van onze Binnenstad, als gebied om te transformeren naar een gebied met een mix van wonen, werken en voorzieningen en als een economische dynamo.

Het waarmaken van onze ambities willen en kunnen we niet alleen. Bij het maken van de plannen trekken we dan ook nauw op met verschillende partijen, zoals NS en andere eigenaren van de gebouwen die er nu staan. Uiteraard krijgen ook de omwonenden, de inwoners van de stad en de reizigers een stem over bijvoorbeeld de invulling van het Noordplein en het Zuidplein. Deze strategische agenda is het startsein voor het gesprek hierover. Wij kijken uit naar dit proces en de resultaten ervan!

Rik van Niejenhuis,
Wethouder Ruimtelijke ordening en Wonen

1.	Waarom een strategische agenda?	
1.1	Herontwikkeling van het Stationsgebied	12
1.2	Agenda voor integrale ontwikkeling en als basis voor gesprek	13

2.	De huidige situatie	
2.1	Stationsgebied	16
2.1.1	Groningen Spoorzone	16
2.1.2	Stationsgebied Zuid: Spoorkwartier	17
2.1.3	Stationsgebied Noord	18
2.1.4	Glaudé locatie	20
2.2	Invloedgebieden	21
2.2.1	Suikerzijde en Stadshavens	21
2.2.2	Oost-west as	22
2.2.3	Noord-zuid as	22
2.2.4	Stadspark met MartiniPlaza, Martini Trade Park en het Evenemententerrein	22
2.2.5	Binnenstad	22
2.2.6	Lelylijn	23

3.	Wat willen we met het Stationsgebied?	
3.1	Typisch Groningen! Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit.	26
3.2	Een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies	28
3.3	Op het OV-knooppunt kunnen reizigers zich gemakkelijk en snel bewegen	29
3.4	Inrichting van de buitenruimte zorgt voor een prettig verblijf in het gebied	31
3.5	In het gebied staat de voetganger centraal	32
3.6	Samenhang en verbinding Stationsgebied, omliggende wijken en Binnenstad	34
3.7	CO2 neutraal en natuurinclusief zijn randvoorwaarden	34

4.	Strategische agenda voor het Stationsgebied?	
4.1	Programma voor het Stationsgebied	36
4.1.1	Positionering	36
4.1.2	Stedelijke functies	36
4.1.3	Programmamix en ruimtelijke vertaling	42
4.2	Groningen Spoorzone	45
4.3	Stationsgebied Zuid: Spoorkwartier	46
4.3.1	Gebiedsconcept	46
4.3.2	Muziekcentrum De Nieuwe Poort	49
4.3.3	Insnijding van het Emmaviaduct	50
4.3.4	Vernieuwing van de Parkweg	52
4.4	Stationsgebied Noord	53
4.4.1	Invulling van het Stationsplein Noord en afscheid van het stadsbalkon	54
4.4.2	Weren van doorgaand verkeer Stationsweg	55
4.4.3	Integraal verkeersonderzoek binnen het gebied en in de omgeving	55
4.4.4	Heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur	56
4.4.5	Glaudé locatie	57
4.4.6	Vervangen van het spoorwegviaduct Hereweg	58
4.4.7	Invulling van de oostkant samen met stakeholders	58
4.4.8	Ingrijpende veranderingen nodig aan de westkant	59
4.4.9	Integraal ontwerp onderzoek en planontwikkeling	59

5.	Proces en planning	
5.1	Stationsgebied Zuidzijde	60
5.2	Stationsgebied Noordzijde	60
5.3	Planologisch kader	62
5.4	Tijdelijkheid en placemaking	62
5.4.1	Informatiecentrum	62
5.4.2	Evenemententerrein	62

6.	Organisatie	66
-----------	--------------------	----

7.	Communicatie en participatie	
7.1	Communicatie	66
7.2	Samenwerking met marktpartijen	66
7.3	Samenwerking met Muziekcentrum De Nieuwe Poort	67
7.4	Stakeholdersparticipatie	67
7.5	Inwonersparticipatie	67

8.	Financiën	
8.1	Financiële strategie	68
8.2	Samenhang en begrenzing	68
8.3	Raming benodigde investeringen	68
8.3.1	Stationsgebied Zuid	70
8.3.2	Stationsgebied Noord	70
8.4	Dekkingsplan	71

Inhoudsopgave

Samenvatting

Waarom een strategische agenda voor het stationsgebied?

- Beschrijving van de opgaven en onze ambities voor het Stationsgebied, de uitwerking daarvan, het proces, de planning, de fasering, de organisatie en de bekostiging.
- Richtinggevend kader voor een integrale ontwikkeling van het hele Stationsgebied.
- Basis voor gesprekken over de transformatie van het gebied met eigenaren, ontwikkelaars, omwonenden en de Groninger bevolking.

Invloedsgebieden

- Suikerzijde en Stadshavens
- Oost-west as
- Noord-zuid as
- Stadspark met MartiniPlaza, Martini Trade Park en Evenemententerrein
- Binnenstad
- Lelylijn

Ambities

1. Typisch Groningen! Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit.

- Eigenwijze combinatie van oud en nieuw, en een hoofdrol voor cultuur.

2. Het Stationsgebied wordt een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies.

- Sprankelende ontmoetingsplek.
- Van kantoren naar een mix van functies.
- Transit Oriented Development: verdichten.

3. Op het OV-knooppunt kunnen reizigers zich gemakkelijk en snel bewegen tussen de verschillende vormen van vervoer.

- Toekomstbestendig en reizigersvriendelijk OV-knooppunt.
- Anticiperen op ontwikkeling tot multimodaal knooppunt.
- Faciliteren van de fietser.

4. De inrichting van de buitenruimte zorgt ervoor dat mensen het prettig vinden om in het gebied te verblijven.

- Open, ruime en groene verblijfs- en voetgangerszone met duurzame gebouwen eromheen.

- Verblijfsplekken aan het water van het Verbindingskanaal.
- Gastvrije entree tot de stad via een nieuw Zuidplein en een heringericht Stationsplein Noord.
- Afscheid van het stadsbalkon in zijn huidige vorm.

5. In het gebied staat de voetganger centraal.

- Voetganger op één, fietser op twee en de auto te gast.
- Weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg.
- Voetgangers krijgen prioriteit op de H.N. Werkmanbrug.

6. Er is samenhang en verbinding tussen het Stationsgebied, de omliggende wijken en de Binnenstad.

- Gemakkelijk te voet of per fiets naar de wijken en de Binnenstad.
- Het Hoofdstation als onderdeel van de brede Binnenstad.
- Heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur.

Randvoorwaarden:
CO2 neutraal en natuurinclusief.

Strategische agenda

Kansrijke programmamix

- Werken: dé topkantorenlocatie van Groningen.
- Wonen: voor verschillende doelgroepen in verschillende prijsklassen, met tenminste 20% sociale huur.
- Voorzieningen: publieke en commerciële functies, gericht op prettig verblijven en beleven.
 - Stationsgebied Zuid: 40% wonen, 40% werken, 20% voorzieningen (excl. De Nieuwe Poort).
- Stationsgebied Noord: 55% werken, 30% wonen, 15% voorzieningen.

Groningen Spoorzone

- Werken aan een betere OV-verbinding en een modern, aantrekkelijk en duurzaam trein- en busstation.

Stationsgebied Zuid: nieuwe stadswijk Spookkwartier

- Gebiedsconcept: een smaakmakende, eigenwijze, groene en duurzame stadswijk, met een gemixt programma van wonen, werken en ontspannen.
- Muziekcentrum De Nieuwe Poort als bruisend middelpunt.

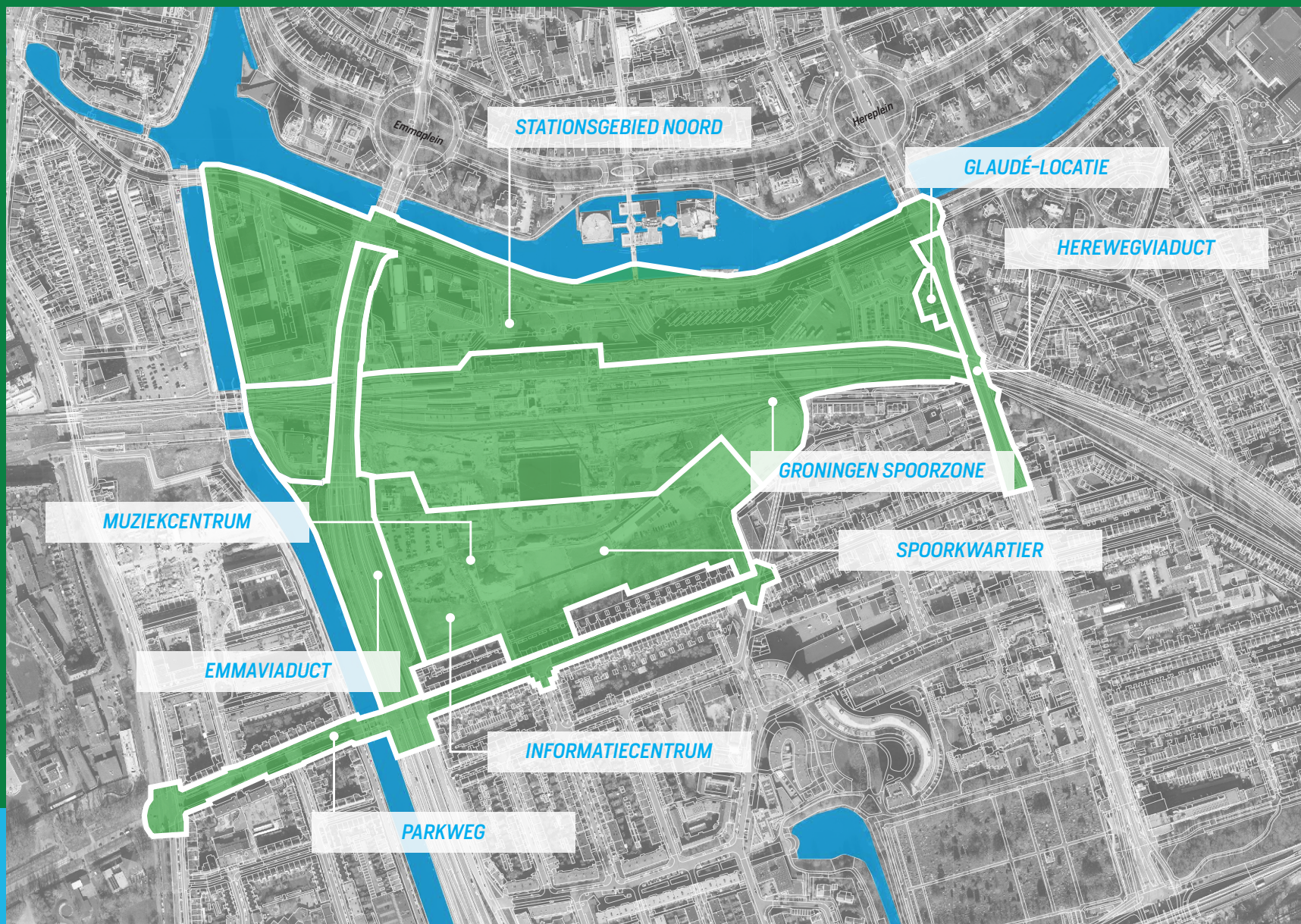
- Insnijding van het Emmaviaduct om de toekomstige verkeersstromen richting het busstation en het Spookkwartier te faciliteren.
- Vernieuwing van de Parkweg als groene loper en verbinding met het Stadspark, Martini Trade Park en MartiniPlaza, geschikt voor voetgangers en fietsers.

Stationsgebied Noord

- Nieuwe invulling van het Stationsplein Noord en afscheid van het stadsbalkon in zijn huidige vorm.
- Weren van doorgaand verkeer op de Stationsweg.
- Heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur noord-zuid en oost-west.
- Restauratie van de Glaudé panden.
- Vervangen van het spoorwegviaduct Hereweg.
- Invulling van de oostkant samen met stakeholders.
- Ingrijpende veranderingen nodig aan de westkant.
- Starten met integraal verkeersonderzoek, daarna integraal ontwerponderzoek en dan het opstellen van een Nota van Uitgangspunten als kader voor het vervolg.

Financiering

- De raming van de totale investering om de ambities waar te maken resulteert in een bedrag tussen de € 85 en € 95 miljoen.
- Deze raming heeft op dit moment een grote mate van onzekerheid en is mede afhankelijk van keuzes die worden gemaakt, de fasering, de marktomstandigheden et cetera.
- Het is voor de gemeente niet mogelijk om de financiële inspanning alleen te dragen. De brede doelstellingen voor het gebied en het omvangrijke gemengde programma van wonen, werken en voorzieningen biedt kansen voor financiële dekking.
- Op basis van de agenda en het financiële raamwerk gaan we een strategie uitwerken voor hoe we tot definitieve bekostiging kunnen komen.



Proces en planning

2023 —

- > Vaststellen Strategische Agenda Stationsgebied
- > Integraal Verkeersonderzoek
- > Integraal stedenbouwkundig ontwerponderzoek Noord
- > Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier
- > Investeringsbesluit De Nieuwe Poort
- > Opstellen herinrichtingsplan Parkweg
- > Opening Informatiecentrum Stationsgebied

2024 —

- > Omgevingsplan Spoorkwartier
- > Ontwikkelstrategie Spoorkwartier
- > Restauratie Glaudé panden

2025 —

- > Aanpak Parkweg
- > Nota van Uitgangspunten Stationsgebied Noord

2026 —

- > Realisatie insnijding Emmaviaduct
- > Start realisatie Spoorkwartier
- > Omgevingsplan Noord
- > Ontwikkelstrategie Noord

2027 —

- > Start realisatie Muziekcentrum de Nieuwe Poort

1. *Waarom een strategische agenda?*

Groningen gaat er de komende jaren flink anders uitzien.

We groeien waarschijnlijk naar wel 250.000 inwoners (of meer!), die hier allemaal wonen, werken, winkelen, studeren en recreëren. Dit betekent dat Groningen nog bruisender wordt, niet alleen voor onze eigen inwoners, maar ook voor inwoners uit de hele Regio. Het is een uitdaging om onze groeiende stad bereikbaar te houden. Een goed functionerend OV is daarbij van levensbelang. Daarom werken we in het project Groningen Spoorzone samen met het Rijk, de provincie, ProRail en vervoerders aan een betere OV-verbinding en een modern, aantrekkelijk en duurzaam trein- en busstation.

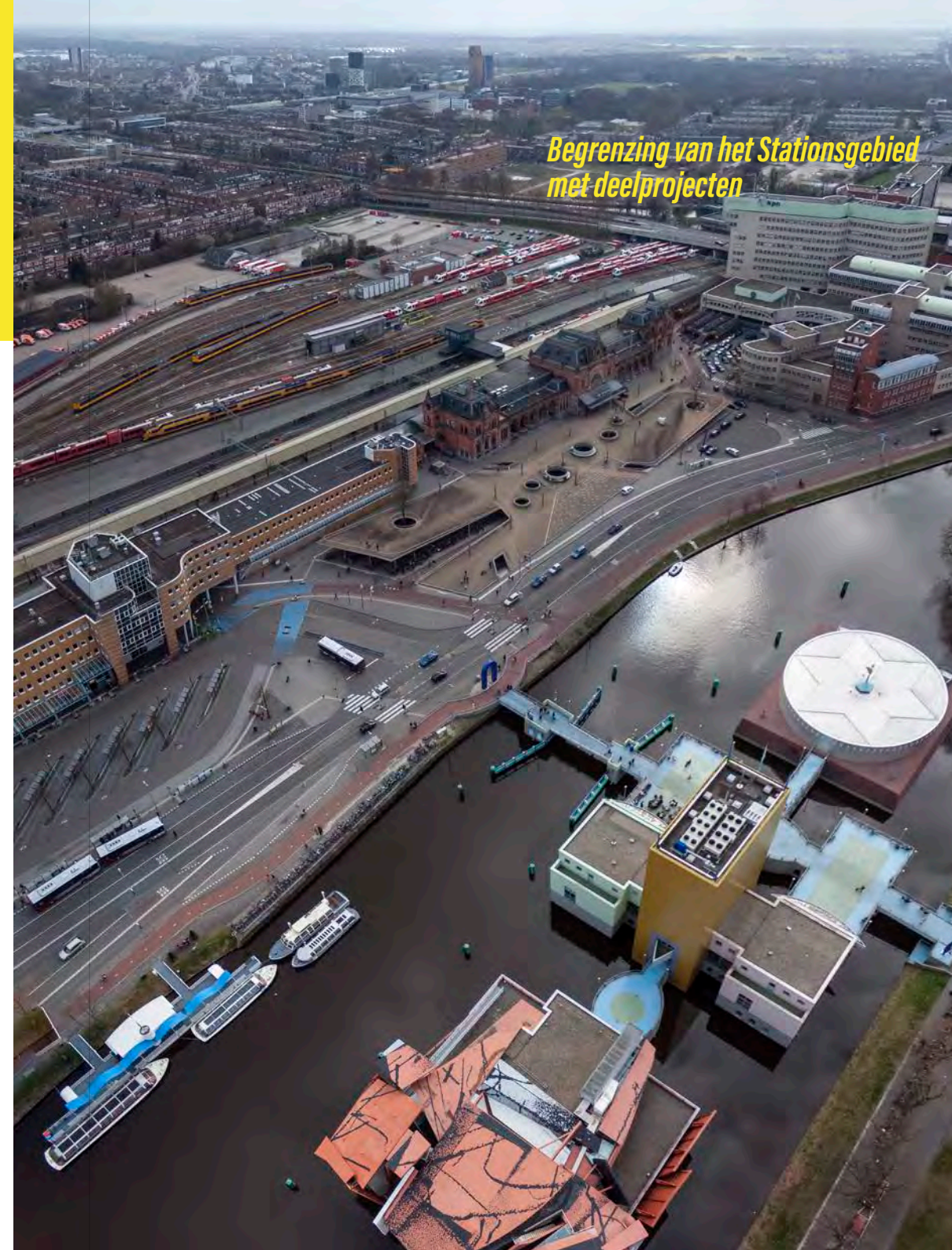
1.1 Herontwikkeling van het Stationsgebied

De rigoureuze operatie van Groningen Spoorzone biedt kansen om het gebied rondom het Hoofdstation te herontwikkelen tot een stedelijk middelpunt en nieuwe entree naar de stad. Het spooreplacement vormde meer dan 100 jaar een barrière. Met het project Spoorzone verdwijnt het emplacement en wordt deze barrière geslecht. Een ruimtelijke transformatie van het Stationsgebied is ook hard nodig. De huidige ruimtelijke en programmatische invulling past niet bij de stad die we voor ogen hebben, zoals beschreven in onze omgevingsvisie *Levende Ruimte*.

De planvorming voor de nieuwe levendige woon- en werkwijk 'Spoorkwartier' ten zuiden van het station is al in volle gang.

Met de komst van muziekcentrum De Nieuwe Poort, als opvolger van de Oosterpoort, ontstaat centraal in deze nieuwe stadswijk letterlijk en figuurlijk een trekpleister voor de stad, de Regio en Nederland. Het Emmaviaduct wordt aangepast om de toekomstige verkeersstromen richting het station en de nieuwe wijk Spoorkwartier te faciliteren. En de Parkweg gaan we herinrichten tot groene loper voor voetgangers en fietsers, als een belangrijke verbinding tussen het station en het Stadspark.

Ook voor de noordzijde breekt nu de tijd van planvorming aan. Door de verhuizing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation ontstaan er mogelijkheden voor nieuwe inrichting van de openbare ruimte, maar ook voor uitbreiding van ons stedelijk programma. Daarbij geven we graag vorm aan de langgekoesterde wens om het Stationsgebied en de uitbreidende Binnenstad in elkaar over te laten vloeien. Zodat je vanaf het Hoofdstation bij wijze van spreken meteen de Binnenstad in loopt. Daarnaast willen we van een deel van de Diepenring een groene, aantrekkelijke en verkeersluwe zone maken voor de duizenden mensen die dagelijks langer en korter in het Stationsgebied verblijven. Het herinrichten van de Stationsweg is hier onderdeel van. Ook de herontwikkeling van de Glauvé locatie aan de Hereweg hoort daarbij en het onderzoeken van mogelijkheden om de bestaande gebouwen beter in te passen.



1.2 Agenda voor integrale ontwikkeling en als basis voor gesprek

Gezien alle opgaven en ambities kunnen we de ontwikkeling van het Stationsgebied plaatsen in het rijtje van ingrijpende gebiedsontwikkelingen zoals Suikerzijde, Stadshavens, Oosterhamrikzone en Meerstad. En met de mogelijke realisering van de Lelylijn krijgt het OV-knooppunt rondom het Hoofdstation over 15 tot 20 jaar nog meer betekenis. Om ervoor te zorgen dat alles wat we nu, straks en later doen is gericht op de integrale ontwikkeling van het hele Stationsgebied hebben wij deze strategische agenda opgesteld. Hierin beschrijven we de opgaven, onze ambities, de uitwerking daarvan, het proces, de planning, de fasering, de organisatie en de bekostiging. In deze agenda verbinden we lopende ontwikkelingen aan nieuwe plannen en ambities. Het document biedt een richtinggevend kader, waarbinnen deelprojecten verder uitgewerkt kunnen worden.

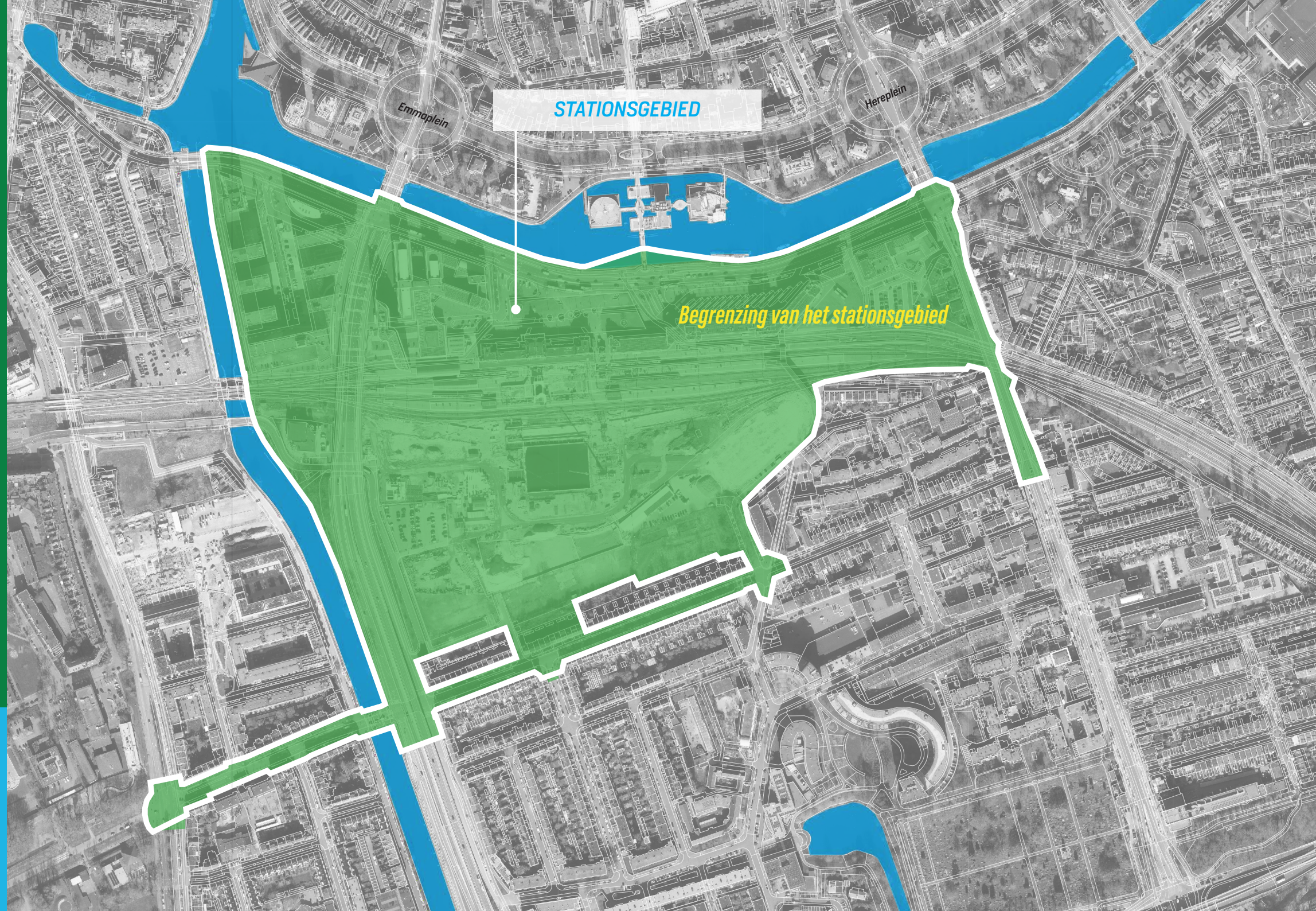
En als uitgangspunt voor verkenningen, onderzoeken, planvorming, projecten en samenwerkingsvormen met onze partners en verdere uitwerking van financiën.

Tegelijkertijd vormt de agenda de basis voor gesprekken over de transformatie van het gebied met eigenaren, ontwikkelaars, omwonenden en de Groninger bevolking. NS Vastgoed is daarbij een belangrijke partner. We willen niet voorschrijven wat er allemaal moet gebeuren, maar samen met de omgeving bekijken hoe we meerwaarde in het gebied kunnen creëren. De agenda is dan ook geschreven op het niveau van doelstellingen. Veel van de uitwerking en de precieze beantwoording van vragen komen in het vervolgproces aan bod.

2.

*De huidige
situatie*

**HET GEBIED TUSSEN HET
VERBINDINGSKANAAL,
DE HEREWEG-
ACHTERWEG,
DE PARKWEG EN
HET NOORD-
WILLEMSKANAAL
BESCHOUWEN WE ALS
HET STATIONSGBIED.**





Het nieuwe reizigersplein van het Hoofdstation

2.1 Stationsgebied

2.1.1 Groningen Spoorzone

Het Hoofdstation is de drukste OV-knoop van Noord-Nederland. Bijna alle OV reizen van en naar allerhande bestemmingen in de stad, de Regio maar ook landelijk beginnen, eindigen of passeren hier. Ruim 44.000 treinreizigers en ruim 50.000 busreizigers stappen dagelijks op het Hoofdstation in, uit of maken een overstap. Elke dag arriveren en vertrekken hier ruim 600 treinen en bijna 1.800 bussen. Het station en haar omgeving zijn daarmee een belangrijk verblijfsgebied.

Grofweg verblijven er dagelijks 95.000 reizigers kort of wat langer in of rondom het station. Dat is ruim vier keer een uitverkochte Euroborg. Vanwege de groeiende stad, de wens om het OV-gebruik te vergroten en de uitbreiding van regionale en (inter)nationale treindiensten worden dit er in de toekomst nog veel meer.

In fietsstad Groningen is de fiets belangrijk, zeker ook als voor- en natransport naar het OV. In de fietsenstallingen rondom het Hoofdstation kunnen nu bijna 16.000 fietsen staan.

Op piekmomenten zijn deze stallingen ook nagenoeg volledig bezet. Er zijn 1.000 OV fietsen beschikbaar, die goed gebruikt worden. Met het project Groningen Spoorzone anticiperen we samen met het Rijk, de provincie, ProRail en vervoerders op deze ontwikkelingen. Het omvangrijke project loopt al een aantal jaar en bestaat uit een samenhangend pakket van projecten voor het spoor aan de oostkant van het hoofdstation en voor het Hoofdstation zelf. Met als doel om de spoor- en businfrastructuur klaar te maken voor de toekomst. Het ontwerp van Koen van Velsen architecten gaat uit van duurzame, robuuste en herbruikbare materialen. Ook bomen en groen krijgen een prominente plek. Er ontstaat een volwaardige zuidentree, die met fiets- en voetgangerstunnels zorgt voor een verbinding tussen de nieuwe stadswijk Spoorkwartier en de Rivierenbuurt. Aan de fietstunnel wordt een fietsenstalling gerealiseerd voor ca. 6.500 fietsen.

De afgelopen jaren is in het gebied al veel veranderd. Aan de zuidzijde van het station zijn het oude spooreplacement en bebouwing zoals het PostNL gebouw gesloopt, om plaats te maken voor de aanpassing van het Hoofdstation en de gebiedsontwikkeling aan de zuidkant. Naar verwachting is Groningen Spoorzone in 2026 afgerond.



De nieuwe fietsenstalling onder het Hoofdstation

2.1.2 Stationsgebied Zuid: Spoorkwartier

Stationsgebied Zuid betreft de Binnenstad en gebiedsontwikkeling tussen het Emmaviaduct, de Park-weg en de Achterweg. De nieuwe stadswijk Spoorkwartier is het meest prominente onderdeel, met in het hart het nieuwe muziekcentrum De Nieuwe Poort. Aan de randen van het Spoorkwartier is sprake van nog twee projecten: de insnijding van het Emmaviaduct en de aanpak van de Parkweg.

Aan de zuidzijde is een aantal jaar geleden de bebouwing gesloopt. De gebiedsontwikkeling is nu opgestart. In 2021 is het gebiedsconcept voor het zuidelijk deel van het Stationsgebied vastgesteld. Hierin wordt het Spoorkwartier gepresenteerd als een groene en duurzame stadswijk met een gemixt programma van wonen, werken en ontspannen. Momenteel wordt dit uitgewerkt naar een stedenbouwkundig plan. Het muziekcentrum De Nieuwe Poort krijgt er een prominente plek, direct aan het busstation en het Emmaviaduct. Het hart van het Spoorkwartier wordt het Zuidplein, dat de zudentree van het Hoofdstation, de Parkweg en de Rivierenbuurt aan elkaar verbindt.

2.1.3 Stationsgebied Noord

Momenteel kenmerkt het noordelijke Stationsgebied zich door asfalt en een aantal grote kantoren. De ruimte wordt door verkeer gedomineerd, met een groot busstation en de Stationsweg, die elke dag worden gebruikt door bijna 2.000 bussen en 14.000 auto's. Er wordt beperkt gewoond in de Regentes, onderdeel van het Cascadecomplex, in Frascati waar tijdelijke studentenhuisvesting is gerealiseerd en in de Glaudé panden, die tijdelijk worden verhuurd door Carex. Als het busstation naar de zuidzijde is verplaatst, ontstaat aan de noordkant van de sporen ook ruimte voor herstructurering, zowel in de openbare ruimte als in het vastgoed. Daarbij geldt dat wanneer het busstation en de bussen op een groot deel van de Stationsweg zijn verdwenen, er recht tegenover onze Binnenstad loze en verlaten ruimte overblijft. Voor dit deel van het Stationsgebied zijn op dit moment nog geen concrete plannen.

Huidige situatie van Stationsgebied Zuid





Huidige situatie van Stationsgebied Noord

2.1.4 Glaudé locatie

De Glaudé locatie ligt aan de Hereweg aan de oostzijde van het Stationsgebied. In 1989 heeft de gemeente de panden aangekocht in verband met de Regiotram en de vervanging van het Herewegviaduct. In 2012 ging de Regiotram niet door. En al eerder was het besluit gevallen dat er niet tot restauratie van de panden over zou worden gegaan in verband met te hoge kosten. Sloop en herontwikkeling bleef het uitgangspunt. In 2015 is

besloten om het Herewegspoorviaduct in 2028 te vernieuwen, waarbij het voorkeursalternatief uitgaat van de huidige hoogte en breedte van het viaduct. Hiermee was sloop van de Glaudé panden vanuit herontwikkeling niet meer noodzakelijk. Bovendien wordt er inmiddels ook met meer waardering naar de karakteristieke panden gekeken. De mogelijkheden voor ontwikkeling van deze locatie, naast de restauratie van de panden, worden uitgewerkt in het kader van het gehele stationsgebied Noord.

2.2 Invloedgebieden

Het Stationsgebied ligt midden in de stad. De herontwikkeling van dit gebied staat dus niet op zichzelf en wordt in samenhang met de omgeving en ontwikkelingen die raken aan het Stationsgebied aangepakt.

2.2.1 Suikerzijde en Stadshavens

Met de ontwikkeling van de Suikerzijde en Stadshavens ontstaan er twee grote nieuwe woon-werkgebieden in de stad. Deze twee gebieden moeten logisch verbonden worden met het station en met elkaar. Suikerzijde heeft via het Hoendiep een directe verbinding met de Binnenstad.

De Glaudé panden aan de Hereweg



In de toekomst zal daar langs het spoor ook een fietsverbinding direct naar het station bij moeten komen. Een verbeterde verbinding naar Stadshavens ligt deels in het logisch kunnen verlaten van het Stationsgebied aan de noordoostzijde, maar vooral in een extra verbinding bij de Oosterhaven.

2.2.2 Oost-west as

De komende jaren komen langs de oost-west as locaties zoals de voormalige tabaksfabriek van Niemeijer, de Nelflocatie in de Grunobuurt en de huidige Oosterpoort aan de Trompsingel in ontwikkeling. Dit vraagt om ruimtelijk-programmatische afstemming. De fietsverbinding over de oost-west as speelt daarbij een belangrijke rol. In combinatie met de vervanging van het Herewegviaduct kan er een directe fietsverbinding met de Helperzoom worden aangelegd. Deze verbinding kan de te drukke Lodewijkstraat ontlasten.

2.2.3 Noord-zuid as

Door het aanleggen van de reizigerspassage en de fietstunnel onder het spoor door ontstaat langs de noord-zuid as een nieuwe verbinding tussen de Binnenstad en de zuidelijke wijken en het Stadspark. Met name de Rivierenbuurt krijgt een impuls van de nieuwe verbinding, omdat de buurt direct aan de Binnenstad komt te liggen. In nauwe samenwerking met de buurtvereniging Rivierenbuurt en andere stakeholders werken we aan een agenda voor de wijk. De Binnenstad moet beter bereikbaar worden voor voetgangers en fietsers, enerzijds door een goede verbinding via de H.N. Werkmanbrug, maar vooral ook via de Emmabrug en Herebrug, om de route via het Groninger Museum te ontlasten.

2.2.4 Stadspark met MartiniPlaza, Martini Trade Park en het Evenemententerrein

Met de nieuwe zidentree krijgt het Stadspark een verbeterde en groene verbinding met het Stationsgebied. Daardoor worden belangrijke functies zoals MartiniPlaza, Martini Trade Park en het Evenemententerrein Stadspark (Drafbaan) vanaf het station en vanuit de Binnenstad voor voetgangers en fietsers beter te bereiken. Deze langzaam verkeersverbinding is mogelijk, omdat bij het nieuwe station straks een volwaardige en comfortabele in- en uitgang aan de zuidkant komt. Martini Trade Park wordt de komende jaren vergroend en verduurzaamd. Daarbij onderzoeken we de combinatie met verdichting. De transformatie van de Drafbaan naar een groen topevenemententerrein, dat geschikt en aantrekkelijk is voor het organiseren van (grootschalige) evenementen voor 65.000 bezoekers, zorgt voor een toename van de voetgangersstroom vanaf het station. Daarom wordt de Parkweg heringericht.

2.2.5 Binnenstad

Met 22.000 inwoners, 23.000 arbeidsplaatsen en 4.000 bedrijven en winkels vormt de Groninger Binnenstad het kloppende stadshart van onze stad. En met 350 horecavestigingen is het ook de plek voor ontmoeting en ontspanning. Het is een locatie voor belangrijke en stadsoverstijgende culturele voorzieningen. En met de vele vestigingen van de universiteit is het een podium van onze kennis-economie. Regelmatig is het ook het toneel van evenementen en andere openbare activiteiten. Kortom, de Binnenstad vormt een unieke mix van kennis, talent en instellingen aan de ene kant en een aantrekkelijk verblijfsgebied met winkels en talloze ontmoetingsplekken aan de andere kant. Bovendien is alles gemakkelijk te belopen.

In dit licht is het niet vreemd dat we elk jaar 20 miljoen bezoekers in ons stadhart mogen verwelkomen. In de actualisatie van de visie *Bestemming Binnenstad* uit 2021 gaven we het al aan. De Binnenstad groeit letterlijk en figuurlijk. Van oudsher keken we naar de Binnenstad als het gebied binnen de Diepenring. In 100 jaar tijd is het inwonersaantal van Groningen verdubbeld, maar toch bleven we de Diepenring nog altijd als grens hanteren. In de actualisatie van de visie hebben we aangegeven dat dit niet meer aan de orde is. Want nu al en straks zeker functioneert een veel groter gebied als Binnenstad. Dat moet ook, om onze Binnenstad gezond, leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

Aan alle kanten rondom de Binnenstad vinden ontwikkelingen plaats, vaak aan of aan de andere kant van de Diepenring. Het Stationsgebied is daar een prominent voorbeeld van. Met elk hun eigen specifieke kwaliteiten kunnen beide gebieden elkaar enorm versterken. Daarom pakken we de ontwikkeling van het Stationsgebied in nauw samenspel met de ontwikkeling van de Binnenstad op. Dit betekent bijvoorbeeld dat we de beide gebieden ruimtelijk veel meer dan nu aan elkaar gaan verbinden. Programmatisch en functioneel kan het Stationsgebied verlichting bieden aan de Binnenstad. En dat programma helpt het Stationsgebied weer om te transformeren naar een levendig nieuw stadsdeel.

2.2.6 Lelylijn

Met de reservering van 3 miljard euro voor de Lelylijn in het regeerakkoord van kabinet Rutte IV is een nieuwe snelle spoorverbinding tussen Groningen en de Randstad een stap dichterbij gekomen. Het budget is nog niet voldoende, maar wel dusdanig substantieel dat het Rijk en de Regio de komende jaren

20 miljoen bezoekers, elk jaar.

in een gezamenlijke projectorganisatie gaan werken aan het verkrijgen van aanvullend budget, variantenstudies en diverse andere studies. Bij dit soort grote infrastructuurprojecten horen lange planvormingsprocessen en vraagt het bouwen ook vele jaren.

De komende periode werkt de projectorganisatie Deltaplan van Rijk en Regio de plannen voor de Lelylijn uit. Daarna is op een gedetailleerder niveau dan nu duidelijk hoe deze nieuwe spoorlijn door onze gemeente loopt en aanlandt op het Hoofdstation. De Lelylijn zal op veel locaties in onze stad impact hebben, bijvoorbeeld op kruisende stedelijke fiets- en autostructuren, de directe ruimtelijke omgeving en mogelijk op de configuratie van het Hoofdstation. Op dit moment is nog veel onzeker, maar in de plannen voor het Stationsgebied houden we rekening met de Lelylijn. Zo voorkomen we besluiten die negatieve gevolgen kunnen hebben voor de realisatie ervan. Wij willen immers dat de keuzes die we komende jaren voor het Stationsgebied maken ook op de lange termijn standhouden. Bij het opstellen van het gewenste ruimtelijke en economische programma voor het hele Stationsgebied houden we daarom in het achterhoofd dat de OV-knoop Hoofdstation over 15 à 20 jaar mogelijk nog meer betekenis krijgt.

6

ambities

1. TYPISCH GRONINGEN! HET STATIONSGBIED KRIJGT EEN DUIDELIJKE EN ONDERSCHIEDENDE IDENTITEIT.
2. HET STATIONSGBIED WORDT EEN LEVENDIG STADSDEEL MET EEN MIX VAN VERSCHILLENDE FUNCTIES.
3. OP HET OV-KNOOPPUNT KUNNEN REIZIGERS ZICH GEMAKKELIJK EN SNEL BEWEGEN TUSSEN DE VERSCHILLENDE VORMEN VAN VERVOER.
4. DE INRICHTING VAN DE BUITENRUIMTE ZORGT ERVOOR DAT MENSEN HET PRETTIG VINDEN OM IN HET GEBIED TE VERBLIJVEN.
5. IN HET GEBIED STAAT DE VOETGANGER CENTRAAL.
6. ER IS SAMENHANG EN VERBINDING TUSSEN HET STATIONSGBIED, DE OMLIGGENDE WIJKEN EN DE BINNENSTAD.

3. *Wat willen we met het Stationsgebied?*

Met deze strategische agenda werken we voor ons Stationsgebied toe naar een nieuw, aantrekkelijk en sprankelend stadsdeel en uitnodigende entree naar de (binnen)stad. Een gebied dat qua uitstraling en dynamiek vergelijkbaar is met de Binnenstad. Met het grootste station van Noord-Nederland is het de best bereikbare plek van de stad en een toplocatie voor kantoren en culturele voorzieningen. Het is onze ambitie om kantoren te moderniseren en toe te voegen, de buitenruimte ruim, groen en uitnodigend in te richten en in het gebied ook mogelijkheden te creëren voor wonen. In combinatie met de aanwezigheid van hét muziekpodium van Noord-Nederland De Nieuwe Poort en het Groninger Museum ontstaat er een levendige mix van werken, wonen en ontspannen. Dit gaat zorgen voor een bijzondere en unieke synergie. Het gebied wordt zo een visitekaartje voor Groningen en een stadsdeel dat bekend en vertrouwd is bij alle bewoners van de stad, de Regio en de rest van het land.

We hebben ons beeld van de toekomst van het Stationsgebied nader omschreven in de volgende zes ambities.

- 1. Typisch Groningen! Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit.*
- 2. Het Stationsgebied wordt een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies.*
- 3. Op het OV-knooppunt kunnen reizigers zich gemakkelijk en snel bewegen tussen de verschillende vormen van vervoer.*

- 4. De inrichting van de buitenruimte zorgt ervoor dat mensen het prettig vinden om in het gebied te verblijven.*
- 5. In het gebied staat de voetganger centraal.*
- 6. Er is samenhang en verbinding tussen het Stationsgebied, de omliggende wijken en de Binnenstad.*

Randvoorwaarde bij deze ambities is dat het nieuwe Stationsgebied een CO2 neutraal en natuurinclusief stadsdeel wordt.

3.1 Typisch Groningen! Het Stationsgebied krijgt een duidelijke en onderscheidende identiteit.

- Eigenwijze combinatie van oud en nieuw, en een hoofdrol voor cultuur

De herontwikkeling is dé kans om de onderscheidende identiteit van Groningen ook in het Stationsgebied zichtbaar te maken. En om hier een plek te creëren die naadloos past bij de stad die we zijn en willen blijven. Als je vanuit het Hoofdstation naar buiten loopt is het straks onmiskenbaar; 'Ik ben in Groningen!'. Bij alles wat we in het Stationsgebied ontwikkelen, stellen we ons de vraag of dit voldoende onze eigen en herkenbare identiteit aan het gebied geeft.



Dat betekent dat we het gebied niet de veelvoorkomende invulling geven zoals rondom veel andere stations. We willen groeien als stad, maar wel met behoud van een hoge woon- en leefkwaliteit. Daarom zoeken we hier naar een andere balans in de gebruikelijke mix van kantoren, woningen en voorzieningen. En creëren we de aantrekkelijke buitenruimtes en aansprekende architectuur waar we in Groningen zo goed in zijn.

Daarbij hebben we veel oog en respect voor onze rijke historie. En bieden we tegelijkertijd ruimte aan gewaagde vernieuwing. In de vormgeving zorgen we voor harmonie tussen oud en nieuw. Met het Groninger Museum en straks ook muziekcentrum De Nieuwe Poort krijgt cultuur een hoofdrol. Zo wordt het Stationsgebied typisch Groningen, en net zo eigenwijs als het Forum, het station Europapark en de Grote Markt.

3.2 Een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies

- Sprankelende ontmoetingsplek

Wonen, werken, daghoreca, (commerciële) voorzieningen, cultuur en evenementen komen straks samen in het Stationsgebied. Een sprankelende ontmoetingsplek, waar zowel inwoners als bezoekers graag naar toe willen. Een plek die een warm welkom biedt, waar voor iedereen iets te beleven is en waar het prettig en (sociaal) veilig is om te zijn. En een gebied met een hoogstedelijke dynamiek, die de hele dag en avond op alle dagen van de week doorgaat.

- Van kantoren naar een mix van functies

Waar vroeger monotone kantoorlocaties gericht op autobereikbaarheid de standaard waren, verschuift de functie van kantoren naar werk- naar ontmoetingsplek. De marktvraag naar kantoren concentreert zich daardoor op hoogstedelijke OV-knooppunten/centrummilieus. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime, hooggekwalificeerde arbeidsmarkt en een aansprekend onderscheidend leefklimaat voor werknemers zijn belangrijke vestigingseisen voor de kantorenmarkt. Een levendige functiemix van werken, wonen en voorzieningen is daarvoor een voorwaarde.

Er komt een ruim en divers aanbod van (hoog)stedelijke woon- en werkplekken in de zakelijke dienstverlening en creatieve sector, cultuur en voorzieningen. Muziekcentrum De Nieuwe Poort vormt een belangrijke spil en draagt bij aan de levendigheid, net als het Groninger Museum en de evenementen in het Stadspark. De groeiende hoeveelheid werkgelegenheid direct rondom het station zal vervolgens een positief effect hebben op de groei van kantoorlocaties iets verder van het station.



- Transit Oriented Development: verdichten

Om deze ambitie te kunnen realiseren gaan we verdichten. Dit ligt in lijn met het toepassen van het Transit Oriented Development principe rondom het Hoofdstation, zoals is vastgelegd in onze omgevingsvisie en mobiliteitsvisie. Dit principe betekent dat we de grotere ruimtelijke ontwikkelingen combineren met knooppunten van hoogfrequent en hoogwaardig openbaar vervoer. Zo snijdt het mes aan twee kanten: functies die veel publiek trekken zijn gebaat bij het beste OV en tegelijkertijd kun je het beste OV aanbieden wanneer er veel aanbod van reizigers is. Bovendien minimaliseren we zo de afhankelijkheid van de auto. Door dit principe te hanteren spelen we ook in op de komst van de Lelylijn, waardoor het Stationsgebied in toekomst aan een internationale treinverbinding ligt. Daarmee worden de kwaliteit van het OV-knooppunt, de wens om de ontwikkeling van de omgeving daarop af te stemmen en de kansen die dit biedt nog groter.

3.3 Op het OV-knooppunt kunnen reizigers zich gemakkelijk en snel bewegen

- Toekomstbestendig en reizigersvriendelijk OV-knooppunt

We maken een toekomstbestendig en reizigersvriendelijk OV-knooppunt van het Hoofdstation en het gebied eromheen. In 2026 is het mooiste stationsgebouw van Nederland getransformeerd tot een modern station en voorzien van alle gemakken voor reizigers. Het nieuwe busstation aan de zuidkant is het drukste busstation van Noord-Nederland. Reizigers kunnen gemakkelijk overstappen op trein, bus of fiets. Of ze nou aankomen, vertrekken of een tussenstop maken. Hiermee anticiperen we op de verdere groei van het aantal reizigers. Deze ambitie voeren we uit binnen het project Groningen Spoorzone.

- Anticiperen op de ontwikkeling tot een multimodaal knooppunt

Daarnaast willen we anticiperen op de ontwikkeling dat het station steeds meer een multimodaal knooppunt wordt. Bus, trein, (deel)fiets, taxi's en (deel)auto's komen hier samen en mensen kunnen van de ene naar de andere vorm van vervoer overstappen.

De kwaliteit van een multimodaal knooppunt hangt af van het aanbod van OV, de kwaliteit van de aanvoer-routes voor voetgangers en fietsers, de beschikbaarheid van fietsenstallingen en goede voorzieningen voor taxi's en het ophalen en brengen van reizigers (Kiss+Ride/K+R) en P+R. In het Stationsgebied is dat allemaal optimaal.

Ook willen we inspelen op de ontwikkeling dat deelconcepten voor fietsers, scooters en auto's steeds meer hun intrede doen bij stations.

- Faciliteren van de fietser

De fiets wordt voor het OV steeds crucialer als voor- en natransport-middel. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de onstuimige groei van de OV-fiets. Uitstekende en logische fietsroutes en drempelvrije fietsenstallingen met genoeg capaciteit en sociale veiligheid en verkeersveiligheid zijn essentieel. Daarom realiseren we binnen het project Spoorzone een nieuwe noord-zuid fietsverbinding en een enorme stalling onder de sporen. Daarnaast hebben we de ambitie om de fietsroutes aan de noordkant van het station te verbeteren.





3.4 Inrichting buitenruimte zorgt voor een prettig verblijf in het gebied

- Open, ruime en groene verblijfs- en voetgangerszone met duurzame gebouwen eromheen

In het Stationsgebied creëren we een buitenruimte waar het fijn is om te zijn, ruim bemeten, met veel groen en sociaal veilig. Van zuid naar noord loopt een open verblijfs- en voetgangerszone, met daar omheen gebouwen aan de west- en oostkant. Voor deze omliggende gebouwen durven we unieke en bijzondere architectuur aan. We geven het Stationsgebied een moderne uitstraling, die tegelijkertijd goed bij Groningen past. We gaan uit van duurzame bouwmethodes, waarin bijvoorbeeld groene gevels vanzelfsprekend zijn. Vanaf de start van de ontwerpprocessen zijn circulair bouwen en verbouwen, energieneutraliteit en natuurinclusief bouwen de norm.

- Verblijfsplekken aan het water van het Verbindingskanaal

De oevers van het Verbindingskanaal richten we in voor voetgangers en met verblijfsplekken aan het water. Zo maken we een directe verbinding met het water. Dit past bij de wens om een groene en aantrekkelijke verblijfszone van de Diepenring te maken. Deze ambitie is al eerder benoemd in de *Leidraad Openbare Ruimte* en het *Initiatiefvoorstel Diepenring* van de gemeenteraad.

- Gastvrije entree tot de stad via een nieuw Zuidplein en een heringericht Stationsplein Noord

De zuidzijde van het station krijgt een nieuwe entree tot de stad in de vorm van een plein. Aan de noordkant gaan we kijken naar een passende herinrichting van de toegang tot het station. Het nieuwe Zuidplein, het muziekcentrum

De Nieuwe Poort, het station zelf met het reizigersplein, het Stationsplein Noord, het Groninger Museum en de Binnenstad staan straks allemaal naadloos met elkaar in verbinding.

- Afscheid van het stadsbalkon in zijn huidige vorm

Op het Stationsplein Noord is het mooiste stationsgebouw van Nederland straks een belangrijke blikvanger. Het gebouw zal weer in al zijn grandeur zichtbaar zijn. Om dit te bereiken is voor ons geen scenario denkbaar waarin het stadsbalkon in zijn huidige vorm als voetgangersplein kan blijven. Ook omdat vanaf 2026 de voetgangersstromen weer via de centrale stationshal gaan lopen. Wij ambiëren een aantrekkelijke en groene looproute vanaf de trappen van de hoofduitgang naar de H.N. Werkmanbrug. De betonnen plaat met omhoog lopende vleugels kan dit niet bieden en fungeert ook niet als en aantrekkelijk voorplein. Daarom nemen we afscheid van het stadsbalkon in zijn huidige vorm, zodat we een aantrekkelijk voorplein kunnen maken. De huidige fietscapaciteit onder het stadsbalkon moet behouden blijven. Hiervoor is een alternatieve oplossing nodig.

4

3.5 In het gebied staat de voetganger centraal

- Voetganger op één, fietser op twee en de auto te gast

Bijna elke trein- of busreiziger, fietser, maar ook werknemer of bezoeker in dit gebied is hier kort of langer ook voetganger. En dat geldt zeker voor iedereen die vanuit het station de stad in loopt. We kiezen er dan ook voor om de voetganger en de fietser in het gebied voorop te zetten. En bij centraal gelegen buitenruimtes, zoals het Zuidplein en het Stationsplein Noord, komt de voetganger op één en de fietser op twee. Op verreweg de meeste plekken in het Stationsgebied zullen dus geen auto's meer in het straatbeeld aanwezig zijn. En daar waar ze wel in de openbare ruimte zijn, zijn ze te gast en werken we met shared space oplossingen.

- Weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg

Op dit moment vormt de Stationsweg voor voetgangers een barrière tussen de Binnenstad en het Stationsgebied. Door het weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg willen we deze barrière opheffen. Het aanbrengen van 'een knip' in de weg voor het (meeste) doorgaande verkeer ligt daarbij voor de hand. Hoe we dat exact gaan doen, gaan we de komende tijd uitwerken. Dit maakt een doorgaande verblijfs- en voetgangerszone mogelijk van het nieuwe Zuidplein naar het heringerichte Stationsplein Noord tot in het hart van de Binnenstad.

- Voetgangers krijgen prioriteit op de H.N. Werkmanbrug

De H.N. Werkmanbrug loopt tegen de grens aan om zowel fietsers als voetgangers tegelijkertijd voldoende ruimte te bieden. De toenemende fietsers- en voetgangersstromen vergroten dit knelpunt. Daarom is ons er veel aan gelegen om op de H.N. Werkmanbrug meer prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers te verleiden andere routes te nemen. Vanuit de nieuwe fietsverbinding onder het station willen wij fietsers meer geleiden via enerzijds de kruising Emmaviaduct, Emmabrug en Emmasingel en anderzijds de kruising Hereweg, Herebrug, Heresingel. Daarmee verminderen we tevens de druk in de Folkingestraat en op de westzijde van de Vismarkt, waar het ook regelmatig knelt.

5



3.6 Samenhang en verbinding Stationsgebied, omliggende wijken en Binnenstad

- Gemakkelijk te voet of per fiets naar de wijken en de Binnenstad

In de toekomst gaan voetgangers en fietsers gemakkelijk van het Stationsgebied naar de omliggende wijken, naar de Binnenstad en naar economische dynamo's zoals MartiniPlaza, Stadspark, Martinizekenhuis, UMCG, Campus Zernike, Kardinge en Suikerzijde. Lange tijd was het Stationsgebied met de sporen, het emplacement, bijbehorende logistieke gebouwen en een groot busstation een versteende enclave midden tussen karaktervolle woonwijken en de Binnenstad. Nu verzilveren we de kans die is ontstaan om het gebied als vanzelfsprekend te vervlechten met de omliggende wijken. Naast het verbeteren van bestaande verbindingen komen er op termijn nieuwe verbindingen met Suikerzijde en de Helperzoom. Deze geven een impuls aan een groter gebied dan alleen het Stationsgebied zelf, zoals het Nelfterrein en het terrein van de voormalige tabaksfabriek van Niemeijer aan de westzijde.

- Het Stationsgebied als onderdeel van de brede binnenstad

De Binnenstad breidt zich uit, en de Diepenring gaat meer en meer horen bij de atmosfeer van de Binnenstad. Straks vloeien het Stationsgebied en de Binnenstad naadloos in elkaar over, via een ononderbroken, groene en gastvrije route langs het Groninger Museum. Bezoekers krijgen meteen als ze het station uitkomen het gevoel dat ze de Binnenstad inlopen. Dit betekent niet dat we letterlijk ontwerpuitsluitingen van de Binnenstad naar het Stationsgebied kopiëren. Maar wel dat de beleving van beide gebieden met elkaar overeenkomt. Verder ontstaan hier ook vanzelfsprekende verbindingen met de Rivierenbuurt en richting MartiniPlaza en het Stadspark.

- Heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur

De huidige fietsstructuren door het Stationsgebied zijn onhelder en oncomfortabel. De nieuwe fietsverbinding onder het station

door biedt straks nieuwe routes om vanuit het zuiden naar het station, maar ook naar de Binnenstad te fietsen. Van oost naar west door het noordelijke Stationsgebied krijgen doorgaande fietsers op dit moment te maken met een onheldere en verspringende fietsstructuur. Daarbij is regelmatig een oversteeek van de Stationsweg nodig. Dit willen wij veranderen in een heldere en aantrekkelijke fietsstructuur. Dit kan ook de huidige druk van doorgaande fietsers door de Binnenstad verminderen. Voor het hele Stationsgebied en de (zuidelijke) Binnenstad onderzoeken we hoe we fietsroutes kunnen verbeteren. Dit kan door het aanbieden van aantrekkelijke alternatieve routes en mogelijk het inbouwen van weerstanden op momenten dat het druk is.

3.7 CO2 neutraal en natuurinclusief zijn randvoorwaarden

Ook voor het Stationsgebied geldt dat wij in 2035 in Groningen volledig CO2-neutraal willen zijn. Bij het Hoofdstation als multimodaal knooppunt is alles er al op gericht om maximaal gebruik van vervoer zonder of met weinig CO2 uitstoot te faciliteren. Ook de gebouwen in het Stationsgebied moeten maximaal bijdragen aan de energietransitie en het gebied moet energieneutraal zijn. In het Stationsgebied geven we ruim baan aan vernieuwende concepten voor verduurzaming. We bouwen zoveel mogelijk circulair en hebben veel aandacht voor klimaatadaptatie en verduurzaming van de watervoorzieningen en afvalstromen.

Een andere belangrijke randvoorwaarde is natuurinclusieve gebiedsontwikkeling. De *Beleidsregel Natuurinclusief bouwen* geldt al voor gebouwen. Maar ook een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte speelt een belangrijke rol. We gaan zorgvuldig om met het bestaande groen. En we onderzoeken of we bestaande ecologische verbindingen kunnen versterken en nieuwe verbindingen kunnen creëren. Dit zorgt niet alleen voor biodiversiteit, maar draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het verbetert de gezondheid van bewoners en het bevordert sociale contacten. Ook reduceert het hittestress en luchtvervuiling.

6



4. *Strategische agenda voor het Stationsgebied*

De transformatie van het Stationsgebied gaat stap voor stap en duurt nog vele jaren. Het is een complexe opgave midden in de dichtbebouwde bestaande stad. Onderdelen van de strategische agenda moeten nog verder worden onderzocht en uitgewerkt, er moeten afspraken met eigenaren worden gemaakt en de financiën moeten worden geregeld. In het voorgaande hoofdstuk hebben we geschetst welke ambities we voor dit gebied hebben. In dit hoofdstuk geven we een toelichting op de ambities en een aanzet voor een vertaling hiervan in opgaven, plannen of acties. Deze agenda vormt de basis voor het gesprek hierover met de raad, stakeholders en inwoners en voor de verdere uitwerking.

4.1 Programma voor het Stationsgebied

Om het Stationsgebied te transformeren naar een levendig stadsdeel met een mix van verschillende functies is een wijziging van de programmering voor het gebied noodzakelijk. Aan zowel de noord- als de zuidzijde komt ontwikkelruimte vrij voor een combinatie van werken, wonen en voorzieningen. De ontwikkelingen moeten ertoe leiden dat de zuid- en noordzijde in de toekomst een samenhangend geheel worden. Bureau Stedelijke Planning heeft ons geadviseerd bij het bepalen van een optimaal programma, dat is gebaseerd op de marktbehoefte en de potentie die dit gebied biedt aan onze stad. Het advies betreft wonen, kantoren en voorzieningen en mondt uit in een kansrijke programmering voor het Stationsgebied. Hieronder staat een beschrijving op hoofdlijnen.

4.1.1 Positionering

Het nieuwe Stationsgebied positioneren we als volgt.

- **Hoog stedelijk OV-knooppunt/centrummilieu**
- **Aantrekkelijke functiemix van wonen, werken en voorzieningen**
- **Daarmee samen met Europapark onze primaire ontwikkellocatie voor kantoren**
- **Visitekaartje van stad en ommeland**
- **Prettig en levendig verblijfsklimaat staat centraal**
- **Zorgt voor verbinding tussen Binnenstad en zuidelijke wijken**
- **Biedt ruimte aan hét Muziekcentrum van Noord-Nederland**

4.1.2 Stedelijke functies

Uit het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning blijkt dat er ruim voldoende marktruimte is voor kantoren en woningen in het Stationsgebied.

Werken

Op de kantorenmarkt is er een duidelijk zichtbare trend dat kantoorhoudende bedrijven zich bij voorkeur vestigen in het centrum van de stad, nabij belangrijke OV-knooppunten en met een aantrekkelijk voorzieningenpakket. Met name grootschalige kantoren, zoals nationale en regionale hoofdkantoren, hebben behoefte aan stationslocaties.

Dit vanwege de goede bereikbaarheid, het imago, de uitstraling

*Complexe opgave
midden in de
dichtbebouwde
bestaande stad.*

*Marktanalyse kantoren
Bureau Stedelijke Planning:*

*Vraag naar kantoorlocaties
richt zich op hoogstedelijke
ov-locaties met een functie-
mix van werken, wonen en
voorzieningen.*



*Referentiebeeld stedelijke functies:
Little C in Rotterdam (impressie)*

Toplocatie voor bedrijvigheid, wonen en voorzieningen

Visitekaartje van stad en ommeland

en de aanwezigheid van voorzieningen. De ontwikkeling van het Stationsgebied tot hoogstedelijk gemengd woon/werkmilieu sluit aan bij de vestigingscriteria van grootschalige kantoorgebruikers.

Onder invloed van de coronapandemie is de trend richting hybride werken versneld. Het hybride werken zorgt voor een behoefte aan nieuwe kantoorconcepten, waarbij flexibiliteit en ontmoeten centraal staat.

Voorwaarde voor het creëren van een levendig stadsdeel is de transitie van het huidige monofunctionele gebruik naar een multifunctioneel gebied met een mix van werken, wonen en voorzieningen. In het Stationsgebied richten wij ons voor werk met name op multitenant kantoorgebouwen en verzamelingen van diverse bedrijfsgebouwen, in plaats van één groot gebouw. De gebouwen hebben gemeenschappelijke faciliteiten, flexwerkplekken en ondersteunende voorzieningen, in grootte variërend van < 250m² tot 1.000 m². Het voorkomen van lange gesloten kantoorgevels met slechts enkele deuren is essentieel om meer dynamiek binnen en buiten te creëren.

In zo'n multitenant geïntegreerde bedrijvenomgeving liggen kansen om bijvoorbeeld gedeelde voorzieningen zoals vergaderruimtes en restaurants in de plinten te maken, die grenzen aan de openbare ruimte. We bieden ook ruimte aan grotere kantoorgebruikers van 1.000 m² tot 5.000 m², mits de indeling hiervan flexibel is en een levendige plint is gewaarborgd. Incidenteel bieden we ruimte aan een single-tenant gebruiker van > 5.000 m². Hiervoor reserveren we ook ruimte.

Gezien de positionering van het Stationsgebied zien we bedrijven in de zakelijke dienstverlening, (semi) overheidsdiensten en bedrijven in kunst, media & ICT als het meest kansrijk.

Een gecombineerd woon-werkmilieu dat levendig en hoogstedelijk is

Voor kantoren kiezen we expliciet voor het Stationsgebied, eventueel ten koste van andere gebieden.

Het Hoofdstation en het toenemende gebruik van het openbaar vervoer maakt het Stationsgebied een gewilde vestigingslocatie voor kantoren. Dat geldt voor kantoren in het Stationsgebied, maar ook voor kantoorlocaties iets verderop in de stad op redelijke loopafstand. Voor de ontwikkelingsvolgorde geldt dat de groeiende hoeveelheid werkgelegenheid rondom het station als incubator optreedt voor de groei van de locaties iets verder van het station.

Wonen

Het aantal huishoudens in de gemeente Groningen groeit de komende jaren flink. Alle typen huishoudens groeien, maar de alleenstaanden en stellen zonder kinderen groeien het snelst. De dynamiek die een woon-werkgebied als het Stationsgebied met zich meebrengt is uniek en niet voor iedere doelgroep even aantrekkelijk en geschikt. In het Stationsgebied richten we ons daarom met name op één- en tweepersoons huishoudens van 23 tot 50 jaar. Het Stationsgebied kan ook interessant zijn voor jonge, stedelijk georiënteerde gezinnen en voor vitale senioren.

We zien in het Stationsgebied ruimte voor 450 tot 650 woningen. Mogelijk meer, als blijkt dat er meer ontwikkelruimte aan de noordzijde beschikbaar is dan nu voorzien. Het type woning dat we hier ontwikkelen is appartementen en de oppervlakte varieert van ca 50 tot 130 m². Daarbij heeft het grootste deel 65 tot 95 m² woonoppervlak.

We zetten in op een programma met verschillende prijssegmenten en kiezen voor een optimale mix van duur, middenduur en sociaal. Zo is er voor verschillende doelgroepen

Biedt ruimte aan hét Muziekcentrum van Noord-Nederland

plaats in het Stationsgebied. Met een gedifferentieerd woonprogramma creëren we samen met voorzieningen en kantoren de optimale functiemix voor een levendige hoogstedelijk centrummilieu. Vanwege de uitstekende locatie zijn er volop kansen voor appartementen in de duurdere sector. Maar we bieden ook ruimte aan middenhuur. Ten minste 20% van het woonprogramma is sociale huur.

Voorzieningen

De komst van muziekcentrum De Nieuwe Poort naar het Spoorkwartier biedt volop kansen. Door de programmering met onderwijs en een breed aanbod van muziek en cultuur is het een functie met veel beleving. Het maakt het Stationsgebied uniek en aantrekkelijk. Aan de noordzijde zorgt het Groninger Museum met de markante H.N. Werkmanbrug als nog een culturele trekker voor een mooie verbinding met de Binnenstad. We geven het gebied een verblijfskarakter door diverse publieke en commerciële functies te positioneren in de as van het Groninger Museum tot het muziekcentrum De Nieuwe Poort en verder richting het Stadspark. Zo verbinden we het Stationsgebied aan de Binnenstad.

• Horeca

In het nieuwe Stationsgebied komen verschillende doelgroepen samen. Dit biedt een sterke uitgangspositie voor horeca. Horeca voegt ook veel toe aan het gebied. Het zorgt voor loopstromen, een aantrekkelijk verblijfsgebied en levendigheid. Eten en drinken speelt een cruciale rol in de synergie tussen het Stationsgebied en de rest van de stad Groningen. De concepten moeten aanvullend zijn op de Binnenstad en qua beleving aansluiten op het karakter van het Stationsgebied.

• Commerciële voorzieningen

De dagelijkse detailhandel vinden we hoofdzakelijk terug in het vernieuwde stationsgebouw en de nieuwe reizigerspassage, met een to-go supermarkt, drogist, bloemist, et cetera. Niet-dagelijkse,

Synergie en wisselwerking tussen functies.

recreatieve detailhandel zien we hoofdzakelijk in de Binnenstad en slechts op zeer beperkte schaal in het Stationsgebied. Ook voor commerciële voorzieningen is het een voorwaarde dat ze passen bij het karakter van het gebied. Bij voorkeur in combinatie met een andere hoofdfunctie, zoals horeca, sport of dienstverlening, de zogenaamde blurring concepten. Voor commerciële dienstverlening, zoals een kapper, fietsenmaker of stomerij, is er beperkt ruimte in het Stationsgebied. Wel is in dit deel van de stad behoefte aan commerciële sportvoorzieningen. Deze functie sluit goed aan bij het dynamische karakter van het gebied.

• Hotels

We zien in het Stationsgebied ruimte voor meerdere hotels. Het gebied is aantrekkelijk en goed bereikbaar, en momenteel is hiervoor voldoende marktruimte. Door de verscheidenheid aan functies zien wij kansen voor zowel een zakelijk als een toeristisch concept, met name in het hogere segment (4 sterren of meer). De hotels moeten wel onderscheidend van elkaar zijn. Zo is er geen ruimte voor twee hotels met meer dan 100 kamers, maar bijvoorbeeld wel voor één groot hotel en één boetiek hotel.

• Leisure

De positionering van het Stationsgebied is niet specifiek gericht op leisure. Maar een leisure functie kan wel bijdragen aan de levendigheid van het gebied. Er ontstaan nieuwe concepten die mogelijk goed passen, zoals bijvoorbeeld e-sports arena. Als zich hiervoor een initiatiefnemer aanbiedt, willen we hier ruimte aan bieden. Ook sluiten we een verhuizing van een bestaande bioscoop naar het Stationsgebied om kwalitatieve redenen niet op voorhand uit. Voorwaarde is wel dat deze ruimtelijk goed wordt ingepast. Voor leisurefuncties zoals een casino, bibliotheek of museum zien we momenteel geen ruimte in het Stationsgebied. Een specifieke congreslocatie zien we niet als losse functie, omdat die er al voldoende zijn. Maar de congresfunctie kan mogelijk wel worden gecombineerd met het muziekcentrum, een hotel of bioscoop.

• Maatschappelijk

De maatschappelijke voorzieningen zijn gerelateerd aan het aantal woningen. We zien ruimte voor één tot twee vestigingen voor eerstelijns zorg. Vanwege de ligging dicht bij het spoor zien we geen ruimte voor primair onderwijs. Voortgezet onderwijs past niet direct binnen de positionering van het Stationsgebied en zien we liever elders in de stad. Middelbaar en hoger onderwijs zijn eventueel mogelijk, mits inhoudelijk gerelateerd aan de activiteiten van muziekcentrum De Nieuwe Poort.

4.1.3 Programmamix en ruimtelijke vertaling

Voor de ruimtelijke vertaling maken we qua functiemenging, maat en schaal onderscheid tussen de zuid- en noordzijde. Hierbij is het wel van belang dat de zuid- en noordzijde met elkaar verbonden zijn. Die verbinding creëren we door de drie pleinen in het gebied, het nieuwe Zuidplein in het Spoorkwartier, het reizigersplein van het Hoofdstation en het Stationsplein Noord te laten fungeren als koppelstukken. Met het Groninger Museum, het Stationsgebouw en De Nieuwe Poort vormen zij een centrale as door het gebied van Binnenstad naar Stadspark. Aan deze as zien we in de toekomst de commerciële, publieksgerichte en eventueel maatschappelijke functies.

Aan de zuidzijde staat verbinden, verblijven en vermaak centraal. Muziekcentrum De Nieuwe Poort is een belangrijke aanjager in het gebied. Daar gaat de reiziger over in een bezoeker van het Spoorkwartier en hét muziekpodium van Noord-Nederland. We zorgen voor een zorgvuldige aanhechting aan de Rivierenbuurt. Daar past een hoger aandeel wonen bij.

De verhouding in het Spoorkwartier is 40% wonen, 40% werken en 20% voorzieningen. Dit is exclusief het muziekcentrum. Qua bouwvolume zien we ruimte voor circa 110.000 m² bvo. Daarvan reserveren we 30.000 m² bvo voor Muziekcentrum De Nieuwe Poort.

De noordzijde heeft zowel een verbindings- als verblijfsfunctie. De focus ligt op werken, maar tegelijk is de noordzijde een prettig gebied om te verblijven.

Verbinden, verblijven en vermaak.

Referentiebeeld programmamix:
De Geus in Leiden (impressie)

Impressie door OZ Architect



Het hart van het noordelijke spoornetwerk.

*Nachtelijke vogelvlucht over het nieuwe
Hoofdstation (impressie uit 2019)*

Niet alleen de reiziger staat centraal, maar ook de bezoeker en de bewoner van de stad. De noordzijde kenmerkt zich nu door bestaande kantoorgebouwen. Om dit deel te transformeren naar een levendig gebied gaan we hier voor het programma dat we toevoegen uit van een functiemix van 40% werken, 40% wonen en 20% voorzieningen. In combinatie met de bestaande bebouwing komt de mix voor het noordelijk deel dan uit op circa 55% werken, 30% wonen en 15% voorzieningen. We voegen hier minimaal 55.000 m² bruto-vloeroppervlakte (bvo) aan programma toe en gaan onderzoeken in hoeverre dit nog verder kan worden uitgebreid.

4.2 Groningen Spoorzone

Het project Groningen Spoorzone is al een aantal jaar volop in uitvoering. Na de ombouw van het station kunnen de regionale treinen doorrijden. Dit maakt Groningen tot het hart van het noordelijke spoornetwerk. Daarnaast verandert het Hoofdstation ingrijpend volgens het ontwerp van Koen van Velsen architecten en krijgt het een comfortabele overstap, wacht- en verblijfssfeer.

Er komt een nieuw busstation aan de zuidkant. Onder het busstation en de sporen door komt een verbinding tussen zuid en noord in de vorm van een reizigersplein/passage en een fietstunnel. In combinatie met een nieuwe grote fietsenstalling onder het station met circa 6.500 extra plekken ontstaat een prima verbinding voor de op- en overstappende reiziger. Het monumentale stationsgebouw krijgt met de transitie van het Hoofdstation weer een prominente plek als hoofdentree. NS maakt momenteel plannen om het stationsgebouw te verduurzamen, het nog meer grandeur te geven en het in te vullen met een programma dat past bij Groningen. Met het verdwijnen van het stadsbalkon in zijn huidige vorm wordt de relatie tussen het station en het Stationsplein Noord in ere hersteld.

4.3 Stationsgebied Zuid: Spookkwartier

In 2021 is het gebiedsconcept voor het Spookkwartier vastgesteld. Dit concept wordt momenteel uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan.

4.3.1 Gebiedsconcept

- Nieuwe smaakmakende stadswijk met een eigen identiteit

Het Spookkwartier wordt een nieuwe stadswijk in het hart van de Groninger samenleving. Deze nieuwe buurt is te typeren als een verborgen schat in verbinding met de drukke Binnenstad, het Hoofdstation, de zuidelijke stadswijken en in het bijzonder met de parken Zuiderplantsoen en Stadspark. De tunnels, die straks onder het station door lopen, verlengen de succesvolle route vanaf het Groninger Museum. Maar het Spookkwartier wordt geen verlengstuk van de Binnenstad of het gebied rondom het monumentale stationsgebouw. De wijk wordt een van de smaakmakers van de stad en krijgt een duidelijke eigen identiteit.

- Eigenwijs, goed bereikbaar en groen

Het Spookkwartier wordt een eigenwijs gebied, met de beste bereikbaarheid van Noord-Nederland en goed verankerd in de omliggende buurten. Het gebied aan de zuidkant van het station is relatief rustig en ligt aan de zonzijde. Het ontbreken van industrieel erfgoed maakt dat de groene kwaliteit een grote aantrekkingskracht krijgt. Nieuwe groene openbare ruimte vormt straks het vestigingsmilieu voor stedelijk werken en wonen. De interactie tussen beiden is van groot belang.

- Levendig met een mix van wonen, werken en ontmoeten

Het gebied wordt ingepast volgens de stedelijke agenda voor stadsontwikkeling, als een visitekaartje voor de stad. Een toekomstig stukje stad, met een levendig karakter en een aantrekkelijke mix van wonen en werken. Verschillende werelden ontmoeten elkaar hier: reizigers, bewoners, hotelgasten, bedrijven en culturele instellingen. De mix van culturele, maatschappelijke en commerciële programmering van het nieuwe muziekcentrum De Nieuwe Poort draagt hier maximaal aan bij.

- Gastvrije openbare ruimte met een prettig klimaat

De openbare ruimte is gastvrij ingericht en gericht op gezondheid, bewegen en verblijven voor alle leeftijden. Te midden van het hitte-eiland rondom het station ontstaat een prettig klimaat, door de vele bomen en de manier waarop het hemelwater van het hele gebied wordt opgevangen in de bodem.

- Klimaatneutrale, circulaire architectuur in verbinding met de mensen

De architectuur is representatief voor architectuurstad Groningen. Gebouwen zijn klimaatneutraal en circulair en gaan vooral een verbinding aan met mensen.

De menselijke maat komt terug in de geleding van gebouwen en bouwblokken. Maar vooral ook in de manier waarop het programma door de gevel heen verbinding zoekt met de buitenruimte. De gebouwen zijn gemaakt voor meerdere functies en voor verschillende gebruikers. Het gebied is een verborgen schat met intieme ruimten binnen de bouwblokken. Maar het heeft ook goede zichtlijnen naar de landmarks van de Binnenstad.

- Verbinding tussen het station, de Rivierenbuurt en Groningen Zuid

De route van het reizigersplein van het Hoofdstation loopt naadloos naar het nieuwe Zuidplein. Vervolgens loopt deze

verder het Spookkwartier in, via trappartijen met een prettige zitgelegenheid. Daar zijn alle gebouwen met elkaar verbonden door een groene as, die parallel loopt aan het station. Deze ruimte is via buurtpleintjes verbonden met de straten van de Rivierenbuurt en vooral met de Parkweg. Deze weg kan opnieuw ingericht worden als een soort flaneeralee naar de stadswijken en parken van Groningen Zuid.

- Voetganger centraal, gebied autovrij

Pas hier verschijnen de eerste auto's, want het hele Spookkwartier is verder autovrij. De voetganger staat centraal en er is een goed ingepaste fietsroute naar het station. Parkeren met de fiets kan inpandig of onder het station. Auto's parkeren vanaf het Emmaviaduct direct in een parkeergarage.

Nieuwe stadswijk in het hart van de Groninger samenleving





DE NIEUWE POORT

Het geluid
van de toekomst



- Bezoekers van voorzieningen ontmoeten elkaar in een groene omgeving

De goede bereikbaarheid van het Spoorkwartier is een groot voordeel voor muziekcentrum De Nieuwe Poort, maar ook voor andere publiekstrekkingen, zoals congresfaciliteiten. De bezoekers van deze voorzieningen ontmoeten elkaar in een groene omgeving en geven samen kleur aan deze nieuwe stadswijk. In het Spoorkwartier staat ontmoeten altijd centraal.

4.3.2 Muziekcentrum De Nieuwe Poort

Muziekcentrum De Oosterpoort kan na ruim 50 jaar trouwe dienst niet langer mee. Zowel de locatie als het pand bieden onvoldoende mogelijkheden voor een muziekcentrum dat aansluit bij marktontwikkelingen en de groei van de stad, met een solide basis voor een volgend tijdperk van pop- en cultuurstad Groningen.

In november 2020 gaf de gemeenteraad de opdracht om het Spoorkwartier verder uit te werken als beoogde locatie voor muziekcentrum De Nieuwe Poort. Het Spoorkwartier is bij uitstek geschikt als locatie, als bruisend middelpunt in deze nieuwe stadswijk. Het is de bedoeling dat De Nieuwe Poort méér dan een muziekpodium wordt. Het wordt een levendige plek vol mogelijkheden voor passanten en het publiek, voor onze onderwijssector en voor de inwoners van (stad én Regio) Groningen. Je kunt er genieten van muziek, je wordt er warm gemaakt voor cultuur, je kunt er leren en studeren en de nieuwste snufjes op digitaal gebied beleven. Het maakt je nieuwsgierig naar wat Groningen nog meer te bieden heeft, bijvoorbeeld in de Binnenstad of in de provincie, of op het gebied van lokaal talent.

De Nieuwe Poort is op meerdere manieren op de toekomst voorbereid. Het heeft een popzaal die landelijk kan concurreren en artiesten aanspreekt met een groter bereik. Het biedt een akoestische zaal waarin het Noord Nederlands Orkest kan excelleren, evenals de (verdere) klassieke wereldtop.

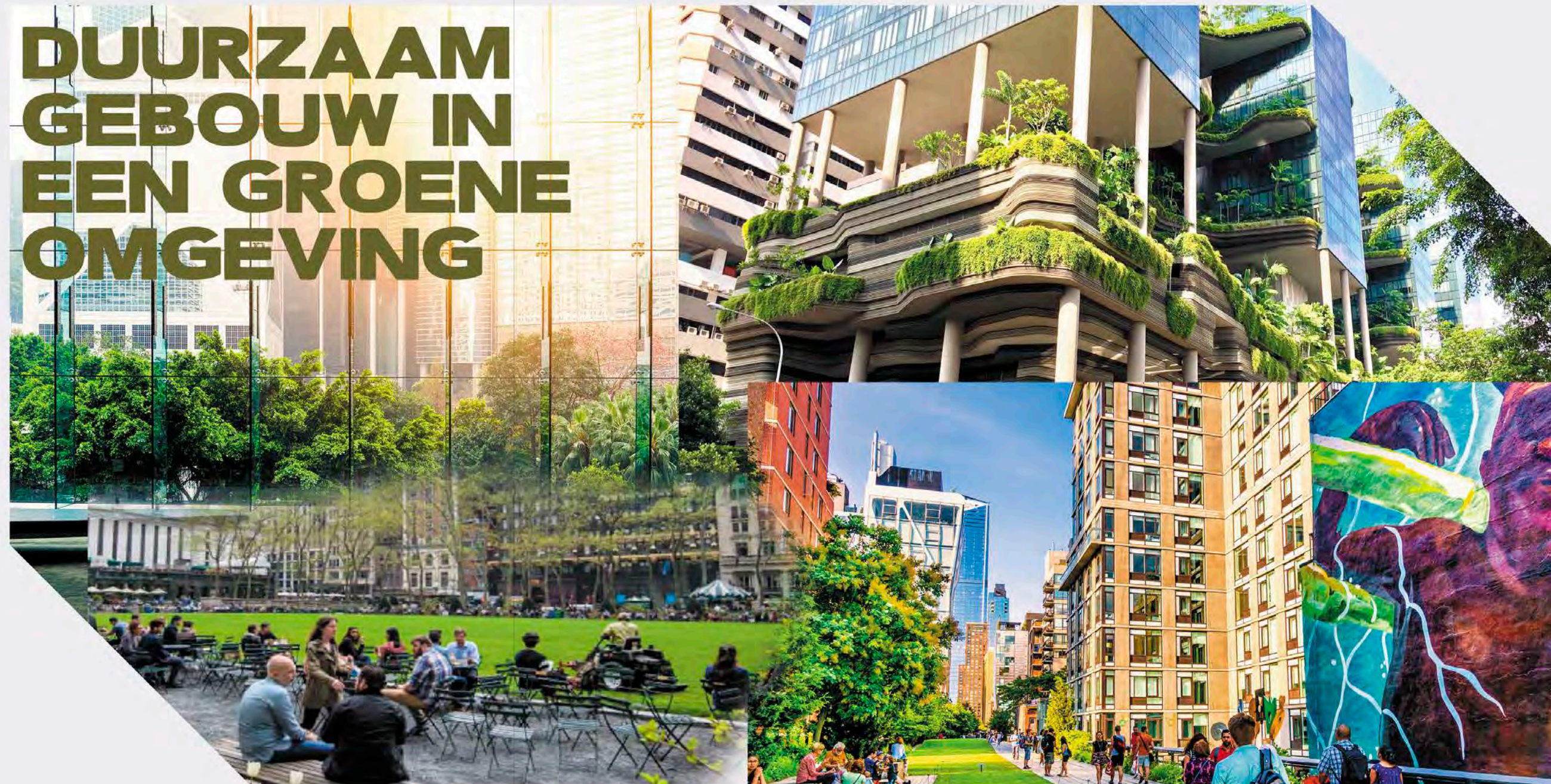
Het loopt digitaal voorop en biedt beleving rond de klok, onder meer met tours en experiences. Het staat midden in de samenleving met programma's rond educatie, onderwijs en amateurkunst. Het is een innovatieve omgeving, die leren en werken met elkaar verbindt, voor MBO en HBO én SPOT, de organisatie achter De Nieuwe Poort. Het is een plek waar alle Groningers graag binnenlopen en zich thuis voelen.

Voor de realisatie van muziekcentrum De Nieuwe Poort zijn in januari 2022 kaders vastgesteld. Het nieuwe gemeentebestuur heeft het muziekcentrum opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026. Op dit moment wordt een investeringsvoorstel uitgewerkt.

4.3.3 Insnijding van het Emmaviaduct

Het Emmaviaduct wordt aangepast om de toekomstige verkeersstromen richting het busstation en het Spookkwartier te faciliteren. Vanwege de ruimtelijke aansluiting op het omliggende gebied is een structuur met een standaard op- en afrit niet wenselijk. Daarom wordt een 'insnijding' (een gat) gemaakt in het midden van de weg, vlak bij het station. Aan de binnenste rijstroken komen de op- en afritten, die onder het viaduct uitkomen. Zo ontstaat een vrije toegangroute naar het busstation en de parkeergarage onder het muziekcentrum De Nieuwe Poort, aan de rand van de nieuwe wijk.

DUURZAAM GEBOUW IN EEN GROENE OMGEVING





Insnijding van het Emmaviaduct (impressie)

Impressie door West8

Deze route zorgt ervoor dat het overgrote deel van het bestemmingsverkeer niet door de Rivierenbuurt hoeft te rijden. En faciliteert een goede aansluiting voor de bus naar het nieuwe busstation van en naar het zuiden, in de richting van Assen/Zuidlaren/Gieten/Emmen/Stadskanaal en vice versa. De huidige aansluitingen van de Parkweg van en naar het Emmaviaduct komen te vervallen. Daardoor wordt de kruising met de Parkweg rustiger. De insnijding vormt een van de dragers van het plan om de zuidzijde van het station bereikbaar en toegankelijk te maken. Medio februari 2022 heeft de gemeenteraad de opdracht gegeven om de insnijding van het Emmaviaduct inhoudelijk voor te bereiden en technisch uit te werken.

4.3.4 Vernieuwing van de Parkweg

De Parkweg speelt een sleutelrol in de verbinding tussen het Stationsgebied enerzijds en het Stadspark, evenementenlocatie Stadspark, kantorenpark Martini Trade Park en MartiniPlaza anderzijds. Op dit moment is die verbinding nog niet goed en is de bereikbaarheid van deze hotspots voor verbetering vatbaar. Met de komst van een volwaardige zidentree van het station ontstaat het ideale startpunt om deze langzaam verkeer verbinding van de grond te krijgen. We hebben de ambitie om deze doorgaande route te vergroenen tot een groene loper en geschikter te maken voor voetgangers en fietsers. Wanneer mensen voor grootschalige evenementen met het

openbaar vervoer naar de het Stadspark, de evenementenlocatie of MartiniPlaza gaan, dan arriveren ze in het Stationsgebied. Een aantrekkelijke langzaam verkeer verbinding via de Parkweg helpt om deze mensen naar deze locaties te geleiden. Tegelijkertijd stimuleert het mensen om de auto te laten staan. Dit draagt bij aan onze mobiliteitsdoelstellingen en is een uitwerking van de ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte Nieuwe Ruimte.

4.4 Stationsgebied Noord

De afgelopen jaren ging de aandacht binnen het Stationsgebied met name uit naar de ontwikkeling van Groningen Spoorzone en

het opstarten van de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde. Nu deze twee projecten op stoom zijn is ook het moment om plannen te maken voor de noordzijde van het station. Met de verhuizing van het busstation in 2026 ontstaat er aan de oostzijde van het gebied ruimte voor herontwikkeling van het busstation en de herinrichting van de Stationsweg. Daarbij zorgen we in lijn met de aanpak Diepenring voor een betere verbinding met het water. De ambitie om het Stationsgebied te transformeren naar een levendige en gemengde stadsbuurt, met leefkwaliteit voorop, staat haaks op de sfeer die het noordelijke Stationsgebied nu uitstraalt.

Er is dus werk aan de winkel!



De vernieuwde Parkweg (impressie)

Impressie door West8



4.4.1 Invulling van het Stationsplein Noord en afscheid van het stadsbalkon in zijn huidige vorm

In 2007 is het stadsbalkon geopend. Daarmee anticipeerden we op een masterplan voor het hele Stationsgebied, waarmee een voetgangerspasserelle zou ontstaan over de Stationsweg richting de H.N. Werkmanbrug. Het stadsbalkon was één van de eerste grote openbaar toegankelijke fietsenstallingen in Nederland, als oplossing om ruimtes rondom het station vrij te houden van massaal gestalde fietsen. De fietsenstalling was een groot succes. Stap voor stap werd de capaciteit verhoogd naar het maximale huidige vermogen van 5.500 fietsen.

Op het aspect van het balkon als Stationsplein en als plek om te verblijven en ontmoeten is echter vaak kritiek geuit. Door de omzoming met een opstaande betonnen rand is het niet heel toegankelijk. En de uitstraling van een grote gebogen lege betonnen plaat zonder groen ervaart men vaak als onaantrekkelijk. Daarnaast schermt het stadsbalkon veel zichtlijnen op het stationsgebouw af.

In het Stationsgebied dat wij nu nastreven past het stadsbalkon in zijn huidige vorm niet meer. De filosofie in de plannen waar we destijds met het stadsbalkon op anticipeerden is veranderd. Met de locatiekeuze van de in- en uitgang van de reizigerspassage worden het stationsgebouw en de stationshal weer het kloppende hart van het station. En de hoofdingang aan de voorkant van het stationsgebouw wordt weer de drukste entree. Wij ambiëren een aantrekkelijke en groene looproute vanaf de trappen van de hoofdingang naar de H.N. Werkmanbrug. Wij zien geen kansen om met het behoud van de bovenkant van het stadsbalkon een groene en uitnodigende buitenruimte te creëren met een comfortabele looproute naar de Binnenstad.

Uiteraard nemen wij geen afscheid van de fietscapaciteit onder het stadsbalkon en het gebruiksgemak voor fietsers van het stadsbalkon. Een alternatief voor het stallen van 5.500 fietsen is een randvoorwaarde. De komende periode gaan we onderzoeken hoe we deze capaciteit en kwaliteit kunnen behouden.

4.4.2 Weren van doorgaand verkeer Stationsweg Mobiliteitsvisie: doorwaadbare stad

Met de mobiliteitsvisie *Groningen Goed op Weg* uit december 2021 kiest Groningen voor een 'doorwaadbare' stad. Dat is een stad waarin op de fiets of te voet altijd de makkelijkste opties zijn. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar het is niet meer vanzelfsprekend dat dit altijd zo snel mogelijk moet. Het doel is om autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen te laten rijden, in plaats van dwars door stad, wijken en dorpen. Een fundamentele netwerkverandering van de doorwaadbare stad is dat de Diepenring in de toekomst geen binnenstedelijke verdeelring meer is. Nu is de Diepenring nog de ring naar de parkeergarages in de Binnenstad. In toekomst moeten automobilisten op de Ringweg al de keuze maken welke parkeergarage ze gaan gebruiken, en niet pas op de Diepenring.

Weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg

Eén van de maatregelen in de mobiliteitsvisie om de Diepenring af te waarden is het weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg. Daarbij ligt een 'knip' in de weg voor de hand. De verkeersdruk voor de deur van het Hoofdstation wordt dan minimaal. En voor voetgangers kunnen we de rode loper uitleggen richting de Binnenstad. Zo kunnen we de ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte naar een hoger niveau tillen, met volop aandacht voor voetgangers en groen. Ook ontstaan er kansen om de beleving met het water van het Verbindingskanaal te versterken. Daarnaast kan het weren van doorgaand

autoverkeer de verkeersbelasting op andere wegvakken van de zuidelijke oost-westverbinding verminderen, zoals het Zuiderpark, de Griffeweg en de Eeldersingel.

Er is brede consensus over dat met het weren van doorgaande auto's van de Stationsweg veel potentie ontstaat om de buitenruimte echt te transformeren. De ruimtelijke kansen die dit oplevert staan ook in het initiatiefvoorstel *Van verdeelring tot verblijfsruimte* dat de gemeenteraad in de zomer van 2021 heeft aangenomen. Daarnaast is de Stationsweg in de Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte *Nieuwe Ruimte* ter inspiratie uitgewerkt als icoonproject.

4.4.3 Integraal verkeersonderzoek binnen het gebied en in de omgeving

Een besluit over een dusdanig ingrijpende structuurverandering nemen we niet over één nacht ijs. Ons uitgangspunt is het weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg, tenzij er uit verkeersonderzoek zwaarwegende nieuwe inzichten op tafel komen die vragen om heroverweging. De eerste verkenningen in het kader van de mobiliteitsvisie laten een hoopvol beeld zien over de haalbaarheid. De komende periode voeren we verkeersanalyses uit. We onderzoeken zo de consequenties binnen het gebied en in de omgeving, en wat er nodig is om deze maatregel uit te kunnen voeren.

- Verkeer binnen het gebied

We kijken nauwkeurig naar welk verkeer moet blijven op de Stationsweg.

- Een uitzonderingspositie voor de hulpdiensten is noodzakelijk.
- Voor de buslijn die vanuit de Eeldersingel komt en na het busstation zijn route vervolgt richting Gedempte Zuiderdiep (op dit moment lijn 8) blijft de Stationsweg logisch.
- Er moet een oplossing komen voor toeristenbussen en internationale bussen.
- Bij stremmingen op het spoor moet ruimte beschikbaar zijn voor het organiseren van treinvervangend vervoer.

Ook verkennen we op welke wijze we het doorgaande autoverkeer het beste kunnen weren. Daarbij kijken we naar hoe we doorgaand en bestemmingsverkeer het beste kunnen scheiden: op welke locatie, over welke lengte en met welke techniek van knippen. Ook onderzoeken we de best passende verkeerscirculatie voor K+R, P+R, taxi's, parkeerplaatsen van kantoren, bevoorrading en logistiek.

- Verkeer in de omgeving

Het weren van doorgaand autoverkeer op de Stationsweg zal effect hebben op de verkeersbelasting van andere wegen. Na de eerste verkenning in het kader van de mobiliteitsvisie is een nauwkeurige prognose nodig om in te kunnen schatten of de maatregel leidt tot problemen op andere plekken. Op basis daarvan kunnen we maatregelen bepalen voor de wegvakken waar het verkeer te veel toeneemt. Deze studie doen we onder de vlag van het Stationsgebied, maar het invloedsgebied overstijgt ruim de plangrens van het gebied.

4.4.4 Heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur

Met de strategische agenda koersen we op de ontwikkeling van een heldere, veilige en comfortabele fietsstructuur in het Stationsgebied, zowel in de richting noord-zuid als de richting oost-west.

Fietsstructuur noord-zuid

In de richting noord-zuid lopen nu twee fietsstructuren door het Stationsgebied over het Emmaviaduct en over het Herewegviaduct. Met de nieuwe fietstunnel onder de sporen komt er een belangrijke verbetering in het Groninger fietsnetwerk. Dit fietspad sluit aan de noordkant aan op de rotonde in het stadsbalkon. Voor de toekomst zoeken wij naar mogelijkheden om fietsers naar de flanken af te leiden en zo de H.N. Werkmanbrug te ontlasten. Op deze brug willen we op den duur de voetgangers prioriteit geven.

Hier zijn drie redenen voor.

- 1. Het langzaam verkeer tussen het station en de Binnenstad neemt toe door de nieuwe fietsverbinding onder de sporen door, het toevoegen van functies en de verwachte toename van het aantal reizigers.*
- 2. Wanneer fietsers minder dominant aanwezig zijn tussen het stationsgebouw en de H.N. Werkmanbrug kan er beter worden voldaan aan de ambities van prettig verblijven en voetganger centraal. De grenzen van de shared space filosofie op de brug zijn bereikt vanwege de grote voetgangersstromen, fietserstromen en de entreefunctie van het Groninger Museum.*
- 3. Vanuit de Binnenstad is er de wens om de Folklingestraat en de westzijde van de Vismarkt te ontlasten van fietsers. Door het gebruik van de fiets op de H.N. Werkmanbrug te ontmoedigen, zullen fietsers eerder kiezen voor routes buiten de Folklingestraat om.*

Om dit te bereiken zorgen we voor aantrekkelijke alternatieve routes via de Emmabrug en de Herebrug. Hoe we dit gaan doen, moet blijken uit het verkeeronderzoek. Daarin gaan we ook nadrukkelijk kijken naar fietsstructuren in de (zuidelijke) Binnenstad. Hierbij nemen we de consequenties voor het verkeersnetwerk en mogelijke maatregelen mee.

Fietsstructuur oost-west

Doorgaande fietsers in oost-west richting worden aan de noordkant geconfronteerd met een onlogische en regelmatig verspringende fietsstructuur. Zij moeten meerdere malen de Stationsweg oversteken. Het Van Hallpad vanuit de Badstratenbuurt en Zeeheldenbuurt en het fietspad achter het UVW gebouw vanuit de Lodewijkstraat zijn sociaal onveilig, door de ligging tussen het spoor en de dode gevels van kantoren en parkeervoorzieningen.

In het integrale verkeersonderzoek bekijken we hoe de oost-west

Huidige en nieuwe fietsstructuren

fietsverbinding in het Stationsgebied Noord verbeterd en logischer gemaakt kan worden, zeker met het oog op goede fietsverbindingen naar de campus Zernike en de nieuwe woonwijk Suikerzijde. Ook dit kan de druk op routes voor doorgaand fietsverkeer door de Binnenstad ontlasten.

4.4.5 Glaudé locatie

Conform het gemeentelijk beleid worden de Glaudé-panden niet gesloopt, voordat er zekerheid is over de herbestemming. De panden vervullen nu nog een rol in de woningvoorraad in de vorm van antikraak wonen. Ten tijde van de aankoop was er

al sprake van achterstallig onderhoud. In de jaren daarna is alleen minimaal onderhoud uitgevoerd. Extra investeringen zijn beperkt gebleven tot maatregelen voor de brandveiligheid en constructieve veiligheid voor de tijdelijke bewoners. De huidige staat van de panden is zeer slecht. Om te voorkomen dat de staat van de panden zo achteruitgaat dat herstel nog duurder of zelfs onmogelijk wordt is op korte termijn actie nodig. Voor de beslissing over het vervolg moeten de historische waarde, de ruimtelijke kansen op de locatie en de kosten om de panden in stand te houden tegen elkaar worden afgewogen.

Gezien de staat van de panden kan hiermee niet gewacht worden op planvorming voor het hele noordelijke Stationsgebied. Het maken van een integraal plan voor een combinatie met nieuwbouw is echter nu nog niet mogelijk. Daarom gaan we het gebied fasegewijs ontwikkelen. Daarbij starten we met het restaureren van de panden aan de Hereweg. Zo voorkomen we verder verval van de meest waardevolle panden en behouden we de mogelijkheid tot herontwikkeling. Dit sluit goed aan op de toekomstige plannen van de rest van het noordelijke Stationsgebied. Voor het karakteristieke pand aan de Oude Stationsweg is sloop wel de intentie. Deze optie wordt nader onderzocht, evenals de mogelijkheid om de panden in eigendom te behouden totdat het achterliggende Stationsgebied tot ontwikkeling komt.

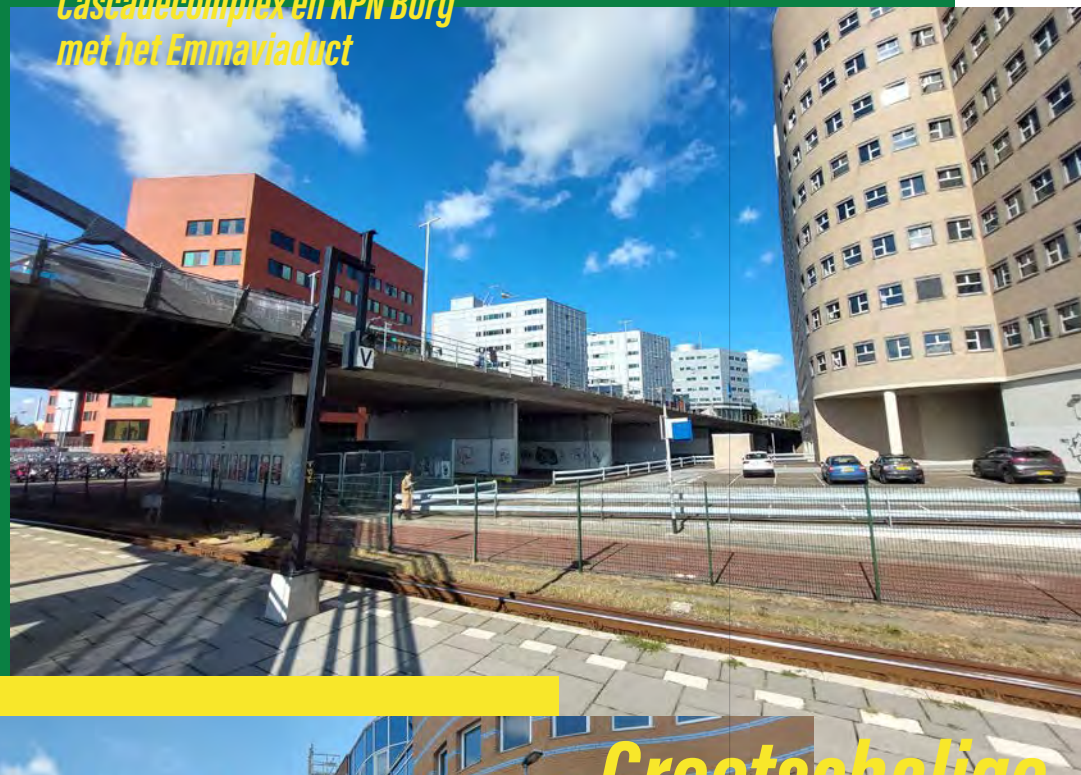
4.4.6 Vervangen van het spoorwegviaduct Hereweg

Volgens de huidige planning wordt in 2028 het spoorwegviaduct Hereweg vervangen door Stadsbeheer. Er is voor deze planning gekozen omdat het viaduct dan aan groot onderhoud toe is. Het project valt financieel gezien onder groot onderhoud, en dus niet binnen de financiële scope van het Stationsgebied. Wel moet de planning van de vervanging goed worden afgestemd op de planning van de verschillende andere werkzaamheden binnen het Stationsgebied. Tijdens de voorbereiding van de uitvoering wordt onderzocht of het mogelijk is om tegelijkertijd met de vervanging van het viaduct een nieuwe fietsverbinding aan de zuidzijde van het spoor te maken, als verbinding tussen het Spoorkwartier en de Helperzoom.

4.4.7 Invulling van de oostkant samen met stakeholders

In 2026 verhuist het busstation naar de zuidzijde van de sporen en ontstaat er ruimte voor herontwikkeling van de oostflank van Stationsgebied Noord. Gezien de ambitie om het Stationsgebied te transformeren naar een levendig stadsdeel met veel verblijfskwaliteit, ligt een grootschalige herontwikkeling van dit gebied voor de hand. Voordat planontwikkeling voor dit gebied plaats kan vinden is eerst integraal verkeersonderzoek en integraal ontwerp onderzoek noodzakelijk.

Cascadecomplex en KPN Borg met het Emmaviaduct



Grootschalige herontwikkeling

Huidige busstation met kantoren



4.4.8 Ingrijpende veranderingen nodig aan de westkant

De westzijde van Stationsgebied Noord wordt nu gedomineerd door naar binnen gekeerde kantoorcolossen met beperkte verbondenheid met de directe omgeving. Aan het Noord-Willemskanaal ligt het Cascadecomplex en aan de andere zijde van het Emmaviaduct ligt de KPN Borg. Tussen de beide gebouwen ligt onder het viaduct de P+R van NS.

Om dit gebied in onze ambities voor het Stationsgebied in te passen, zijn er ingrijpende veranderingen nodig. De gebouwen moeten een betere relatie krijgen met hun omgeving en parkeren moet minder dominant worden. Ook ligt er een opgave voor het klimaatbestendiger maken en het vergroenen van het gebied. Het weren van doorgaand verkeer op de Stationsweg brengt een logistieke opgave met zich mee. En we moeten de fiets- en voetgangersverbinding naar het westen over het Van Hallpad sociaal veiliger maken. Naast deze ruimtelijke opgaven is er ook een programmatische opgave. Op basis van het uitgangspunt van een 50%-30%-20% mix van werken, voorzieningen en wonen moeten we verkennen in hoeverre er een transformatieopgave geldt voor dit gebied.

4.4.9 Integraal ontwerp onderzoek en planontwikkeling

De afgelopen periode zijn de ruimtelijke mogelijkheden voor het noordelijke Stationsgebied verkend. D

De maat en de vorm van de bebouwde en onbebouwde ruimte worden bepaald door verkeer, verblijven, vergroenen, verdichten, verhogen, mengen en cultuurhistorie. Dit zijn met elkaar communiceren vaten, die voor deze eerste stedenbouwkundige verkenning zijn opgenomen in een mengpaneel. Door op het mengpaneel te kiezen voor extreme scenario's, kan de legitimiteit van de claim op de ruimte vanuit verschillende invalshoeken worden beoordeeld.

Conclusie uit de eerste verkenning

Uit de verkenning komt naar voren dat de ruimte langs het Verbindingskanaal vanuit ruimtelijk en historisch oogpunt een zekere maat lijkt te moeten houden. Zowel in de as van het station als in de as van het Groninger Museum liggen grote kansen voor verblijf en vergroening. In deze ruimte is tegenover het museum nog plek voor een bijzondere stedelijke voorziening. In de oostflank kan flink verdicht worden. Rondom het KPN-gebouw moet worden onderzocht of er meer ruimte is voor zowel logische verkeersstromen als voor verdichting. Dit geldt ook voor het Cascadecomplex, dat monofunctioneel is en zich niet oriënteert op de dynamiek van het station.

Planontwikkeling per deelgebied

Om te bepalen hoe de noordzijde van het station moet worden ingevuld, moet eerst de verkeerspuzzel worden gelegd. Na het integrale verkeersonderzoek voeren we met integraal ontwerp onderzoek een verdiepingsslag uit op de mogelijkheden en conclusies die uit de verkenning naar voren zijn gekomen. De resultaten daarvan vormen de basis voor het opstellen van een Nota van Uitgangspunten voor Stationsgebied Noord (NvU), waarin het kader voor de planontwikkeling per deelgebied wordt bepaald.

5. *Proces en planning*

Met deze strategische agenda stellen we als gemeente Groningen kaders op en geven we richting. De agenda is geschreven op het niveau van doelstellingen. Dit betekent ook dat op diverse onderdelen de uitwerking en de precieze beantwoording van vragen in vervolgprocessen aan bod komen. Om hierin tot keuzes te komen, trekken wij nauw op met stakeholders in het gebied: eigenaren, ontwikkelaars en uiteraard de Groninger bevolking. Samen met de omgeving bekijken we hoe de meeste meerwaarde gecreëerd kan worden. De ontwikkelingen aan de zuid- en noordzijde hebben een verschillende dynamiek en planning.

5.1 Stationsgebied Zuidzijde

Aan de zuidzijde zijn de plannen voor het Spoorkwartier al in een vergevorderd stadium. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het stedenbouwkundig plan, dat daarna de (informele) inspraak in zal gaan.

5.2 Stationsgebied Noordzijde

In vergelijking met de zuidzijde staat de noordzijde van het Stationsgebied nog helemaal aan het begin van de herontwikkeling. In de uitwerking van dit gebied zijn de volgende stappen te onderscheiden.

1. Uitvoeren van integraal verkeerskundig onderzoek. Deze strategische agenda laat zien dat de manier waarop we de verkeersstructuren in dit gebied kunnen veranderen voor veel van onze ambities het startpunt is. Daarmee staan concrete keuzes op gebied van verkeer aan de wieg van veel andere keuzes.

In het verkeersonderzoek worden onder andere de effecten van het knippen van de Stationsweg voor autoverkeer en het terugdringen van de fietsers op de H.N. Werkmanbrug in kaart gebracht.

2. Integraal ontwerpend onderzoek. Onderzoek naar welke vraagstukken er liggen, wat Groningen nodig heeft, wat ruimtelijk mogelijk is in het Stationsgebied en hoe een en ander op een integrale manier kan worden ingepast.
3. Opstellen van een Nota van Uitgangspunten (NvU) voor het gebied. Op basis van de uitkomsten van het integraal verkeersonderzoek en het integraal ontwerpend onderzoek stelt de gemeente samen met NS Vastgoed en de overige stakeholders een NvU op voor het hele noordelijke Stationsgebied. Per deelgebied worden de details verder uitgewerkt en vastgelegd. De volgende onderwerpen komen in de NvU aan de orde.

- *De toekomstige inrichting van de openbare ruimte (het Stationsplein Noord).*
- *De noodzakelijke veranderingen in de routes voor de auto, de fiets, voetgangers en de logistiek.*
- *De inrichtingsprincipes voor en de lay-out van de buitenruimte.*
- *Het toepassen van het groen.*
- *Het onderdeel maken van het water van het Verbindingskanaal van de beleving van het Stationsgebied.*
- *De randvoorwaarden voor vastgoedontwikkeling aan de oost- en westkant, zowel in configuratie, volumes als in hoogtes.*
- *Het inpassen van de Glauvé panden in het plan.*

Globale planning Zuidzijde

2023 — 

- > Vaststellen Strategische Agenda Stationsgebied
- > Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier
- > Investeringsbesluit De Nieuwe Poort
- > Opstellen herinrichtingsplan Parkweg
- > Opening Informatiecentrum Stationsgebied

2024 — 

- > Omgevingsplan Spoorkwartier
- > Ontwikkelstrategie Spoorkwartier

2025 — 

- > Aanpak Parkweg

2026 — 

- > Realisatie insnijding Emmaviaduct
- > Start realisatie Spoorkwartier

2027 — 

- > Start realisatie Muziekcentrum De Nieuwe Poort

Globale planning Noordzijde

2023 — 

- > Vaststellen Strategische Agenda Stationsgebied
- > Integraal verkeerskundig onderzoek
- > Integraal stedenbouwkundig ontwerponderzoek

2024 — 

- > Restauratie Glauvé panden

2025 — 

- > Nota van Uitgangspunten

2026 — 

- > Omgevingsplan
- > Ontwikkelstrategie

4. De NvU dient als basis voor het opstellen van het omgevingsplan en de ontwikkelstrategie.

5. Planuitwerking. Nadat de uitgangspunten per deelgebied zijn vastgelegd start de fase van (stedenbouwkundig) ontwerp. Doelstellingen en uitgangspunten worden vertaald in ontwerpen en projecten. In deze fase hangt de precieze taakverdeling, het proces en de rol van de partijen af van de specifieke situatie in het deelgebied. In deze fase spelen de private eigenaren in het gebied een belangrijke rol.

In afwachting van de verdere planontwikkeling van het Stationsgebied Noord zullen de Claudé panden aan de Hereweg worden gerestaureerd. De voorbereiding van de restauratie wordt na vaststelling van de strategische agenda opgestart.

5.3 Planologisch kader

Voor het wijzigen van het omgevingsplan worden voor het zuidelijke en het noordelijke deel twee aparte procedures doorlopen. Reden hiervoor is het verschil in planning en fasering. De Omgevingsvisie *Levende Ruimte* deze strategische agenda en de Nota van Uitgangspunten vormen het uitgangspunt voor het wijzigen van het omgevingsplan. Het project Groningen Spoorzone wordt binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd.

5.4 Tijdelijkheid en placemaking

De komende 10 tot 15 jaar zal het Stationsgebied zich kenmerken door transitie. De contouren van het nieuwe Hoofdstation krijgen op dit moment steeds meer vorm. Maar het duurt nog wel een aantal jaar voordat de eerste schop in de grond gaat om het Spoorkwartier te realiseren. Daar waar plekken tijdelijk vrijkomen gaan we samen met onze samenwerkingspartners en de eigenaren in het gebied op zoek naar een invulling die bijdraagt aan de positionering van het nieuwe Stationsgebied. Hierbij bieden we graag ruimte aan burgerinitiatieven, onderwijsprojecten en creatieve ondernemers. Zo geven we samen betekenis aan dit nieuwe stadsdeel.

5.4.1 Informatiecentrum

Om het gebied alvast op de kaart te zetten, realiseren we in het voorjaar van 2023 een informatiecentrum aan de zuidzijde van het station. Op de locatie van de voormalige P+R aan de Zaanstraat beginnen we zo met placemaking voor het nieuwe Stationsgebied. Het informatiecentrum is een plek waar belangstellenden kunnen komen om een maquette en informatiepanelen te bekijken. Het vormt het startpunt voor rondleidingen en wordt gebruikt voor de overleggen met klankbordgroepen en stakeholders. Ook de mensen die dagelijks aan het Stationsgebied werken, kunnen het gebruiken om er te vergaderen en te werken. Ook SPOT zal het informatiecentrum inzetten om het gesprek met de inwoners aan te gaan en om bijeenkomsten te organiseren.

Het gebouw is goed geïsoleerd, wordt duurzaam verwarmd en krijgt bijzondere zonnepanelen. Ook is het demontabel en kan het later in het proces naar de noordzijde van het station worden verplaatst. Op het terrein rondom het informatiecentrum bieden we ruimte aan een initiatief van Freerunners.

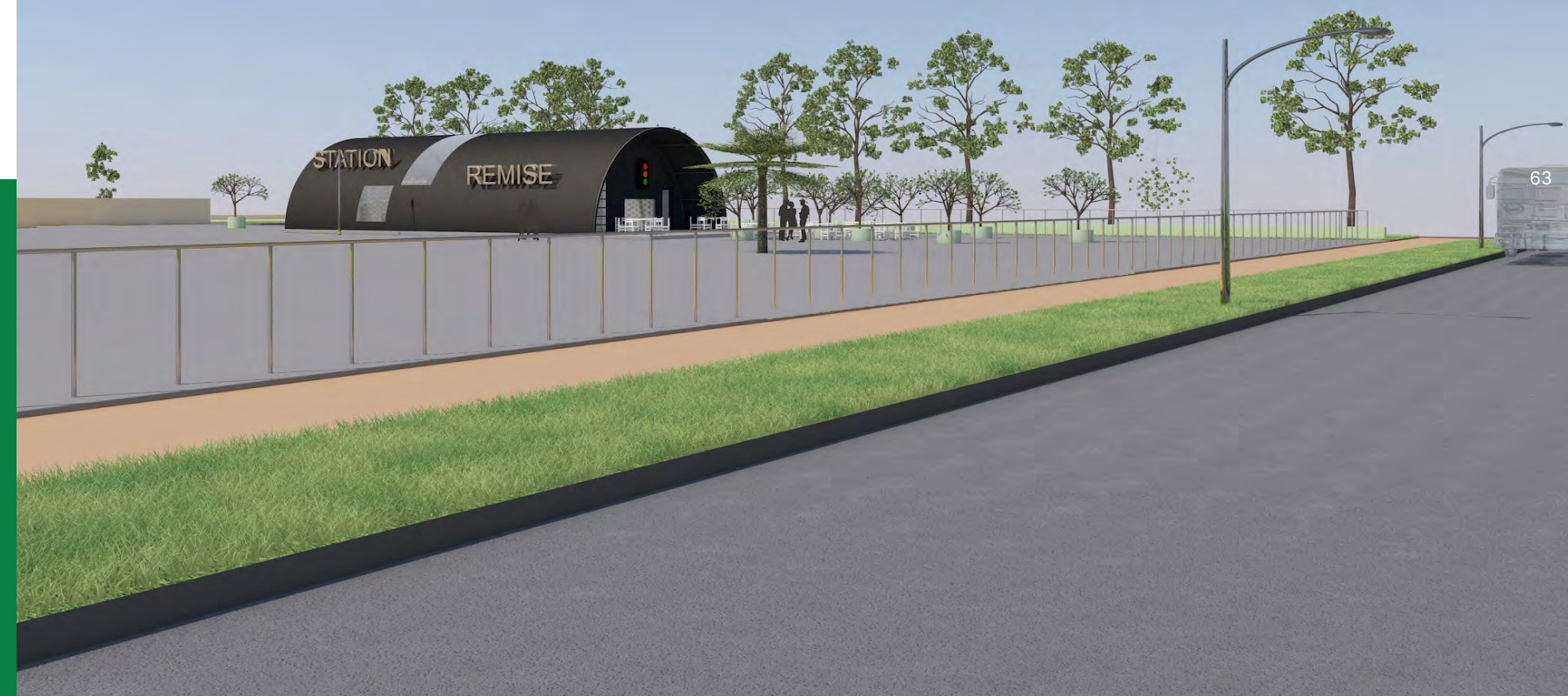
5.4.2 Evenemententerrein voor kleinschalige activiteiten

Vanaf de zomer van 2023 wordt het hele gebied van de voormalige P+R Zaanstraat ter beschikking gesteld als tijdelijk evenemententerrein. De locatie leent zich uitstekend voor markten of kleinschalige optredens, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van een groot podium. De locatie is ook geschikt voor evenementen die de lokale bedrijvigheid versterken, of die vanuit de buurt zijn geïnitieerd. De locatie is niet geschikt voor evenementen met grote aantallen bezoekers of veel geluidsbelasting. Met SPOT kijken we naar een programmering die past bij het gebied.

Samen met de afdeling Evenementen Management is een profiel opgesteld voor deze locatie. Hierin zijn de randvoorwaarden vastgelegd ten aanzien van onder andere geluidsnormen, aantal bezoekers en voorzieningen.

Impressie door AAS Architecten

Informatiecentrum Stationsgebied (impressie)





*Referentiebeeld voor evenementen
bij het informatiecentrum (impressie)*



*Placemaking
Informatie
Ontmoeten
In gesprek*

6. *Organisatie*

Het Stationsgebied is een complexe gebiedsontwikkeling met verschillende faseringen, een breed speelveld aan belanghebbenden, een mix van bestaande bebouwing, transformatie en nieuwbouw, de inpassing van muziekcentrum De Nieuwe Poort en een opgave in verkeer, infrastructuur en openbare ruimte. Gezien de hoge ambities en het belang van de plek in stad en Regio verdient het Stationsgebied een organisatie die de vele aspecten en complexiteit van het gebied aankan.

66 Het uitgangspunt is dat de gemeente de (gebieds)ontwikkelingen als geheel aanstuurt vanuit de gebiedsorganisatie Stationsgebied. Om de integraliteit op bestuurlijk en ambtelijk niveau te borgen, is naast een ambtelijke stuurgroep ook een bestuurlijke stuurgroep ingesteld. De stuurgroep wordt vanuit de ambtelijke organisatie ondersteund. Per deelgebied wordt vervolgens een projectmanager aangewezen, die een projectorganisatie opstelt, afhankelijk van de behoeften van het specifieke project.

Daarnaast wordt voor het Stationsgebied een kwaliteitsteam ingesteld. Het kwaliteitsteam bewaakt in de planvorming de ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en architectuur. De Stadsbouwmeester is voorzitter van het kwaliteitsteam.

Voor Groningen Spoorzone werken we samen met de provincie Groningen, het rijk, ProRail en NS. Dit samenwerkingsverband wordt aangestuurd door de Stuurgroep Spoorzone, onder voorzitterschap van de gemeente.

7. *Communicatie en participatie*

Juridisch gezien is geen sprake van een formeel inspraaktraject voor de strategische agenda. Maar het opstellen en uitwerken ervan biedt de kans om vanaf het begin doelgroepen mee te nemen in de ambities voor het Stationsgebied en reacties op te halen, om zo tot goede en gedragen plannen te komen. In dit hoofdstuk staat op hoofdlijnen aangegeven hoe we de communicatie en participatie invullen voor het Stationsgebied.

7.1 Communicatie

Doel van de communicatie over het Stationsgebied is om alle betrokkenen adequaat, volledig en tijdig te informeren over de herontwikkeling en de deelprojecten, zowel inhoudelijk als procedureel. Daarnaast gaan we vanaf dit moment over alle deelprojecten in het gebied communiceren onder de brede kapstok van het Stationsgebied, met een herkenbaar beeldmerk en een slogan. Zo wordt ook voor de buitenwereld duidelijk dat alle ontwikkelingen in het gebied met elkaar samenhangen en dat we toewerken naar het eindbeeld, zoals dat in hoofdstuk 3 beschreven staat.

7.2 Samenwerking met marktpartijen

Voor het opstellen van de strategische agenda is de afgelopen maanden verkennend overleg geweest met alle vastgoedeigenaren in het gebied over hun ambities en hun toekomstperspectief. Met hen is afgesproken om na vaststelling van de strategische agenda samen vervolgstappen te zetten in de planontwikkeling. Het algemene beeld dat uit de diverse gesprekken naar voren komt, is dat men de mening deelt dat het

gebied kansen biedt voor transformatie en herontwikkeling en dat er enthousiasme is over de richting die wij in deze strategische agenda kiezen.

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

Samen met NS Vastgoed BV en de overige vastgoedeigenaren in het Stationsgebied gaan wij de komende periode verder verkennen wat de beste samenwerkingsvorm is om tot de verwezenlijking van de ambities te komen.

7.3 Samenwerking met Muziekcentrum De Nieuwe Poort

Afgesproken is dat de communicatie en participatie met de buurt en de stad over het gebouw, het plein en de inpassing in de omgeving plaatsvindt onder de vlag van het nieuwe Stationsgebied. De communicatieadviseurs van het Stationsgebied en SPOT werken hierin nauw samen.

7.4 Stakeholdersparticipatie

De afgelopen periode is met een aantal grote organisaties in Groningen verkennend gesproken over de kansen die de gebiedsontwikkeling voor deze partijen biedt, onder andere het Groninger Museum, MartiniPlaza, de Hanzehogeschool en de Groningen City Club. Er wordt positief gereageerd op de ambities, zonder nog tot concrete invulling te komen. In het vervolg zullen wij ook deze stakeholders betrekken in de planvorming.

7.5 Inwonersparticipatie

Verder is de afgelopen maanden gesproken met vertegenwoordigers van de bewonersverenigingen van buurten rondom het Stationsgebied over de ambities. Daarbij kwam het thema sociale veiligheid vaak aan de orde als aanvulling op de ambities.

Dit heeft er mede toe geleid dat wij dit thema in deze agenda benoemen. Ook heeft men zorgen over het achterblijven van de omliggende wijken in de aanpak van groen en parkeeroverlast. Het Stationsgebied moet geen eiland worden. Dit aandachtspunt wordt opgepakt binnen het Gebiedsteam Zuid, dat samen met de buurtvereniging Rivierenbuurt werkt aan een agenda voor de wijk.

Met de bewonersorganisaties is afgesproken dat er een brede klankbordgroep Stationsgebied wordt opgericht, die een tot twee keer per jaar bijeenkomt, om zaken rondom de gebiedsontwikkelingen te bespreken. Daarnaast worden de buurtverenigingen bij de uitwerking van de deelprojecten betrokken.

De strategische agenda is ook de start van de communicatie en het gesprek over de uitwerking van de ambities voor het Stationsgebied met de stad. Hiermee hebben we al een begin gemaakt op Let's Gro. Dit zal worden gevolgd door de inzet van het online platform 'de Stem van Groningen' en met spoorcafés over verschillende thema's en diverse projecten en gesprekken met specifieke doelgroepen over deelprojecten. Voor de mogelijkheid om mee te denken en je mening te geven zullen we via een communicatiecampagne onder het nieuwe beeldmerk van het Stationsgebied de aandacht vragen.

8 Financiën

In dit hoofdstuk staat de financiële vertaling van deze strategische agenda beschreven. Hierbij wordt binnen bandbreedte richting gegeven aan de omvang van de investeringen die nodig zijn om de ambities en beoogde herontwikkeling van het Stationsgebied op lange termijn te kunnen bekostigen.

8.1 Financiële strategie

68

Het is voor de gemeente onmogelijk om de noodzakelijke financiële inspanning alleen te dragen. Op basis van de visie en het financiële raamwerk zullen we een strategie uitwerken over hoe we tot definitieve bekostiging kunnen komen. Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de investeringen in de gebiedsontwikkeling een kwalitatieve uitwerking kunnen hebben tot op de maat en schaal van Noord-Nederland. Langdurig commitment leidt bij stakeholders en marktpartijen tot vertrouwen en bereidheid om ook initiatieven te ontplooiën binnen de kaders van de visie en om te investeren in onder andere vastgoedontwikkeling. Meedoen in de Groninger markt betekent echter ook verantwoordelijkheid nemen. In het geval van waardevermeerdering verwachten wij dat private partijen een maximale bijdrage doen.

8.2 Samenhang en begrenzing

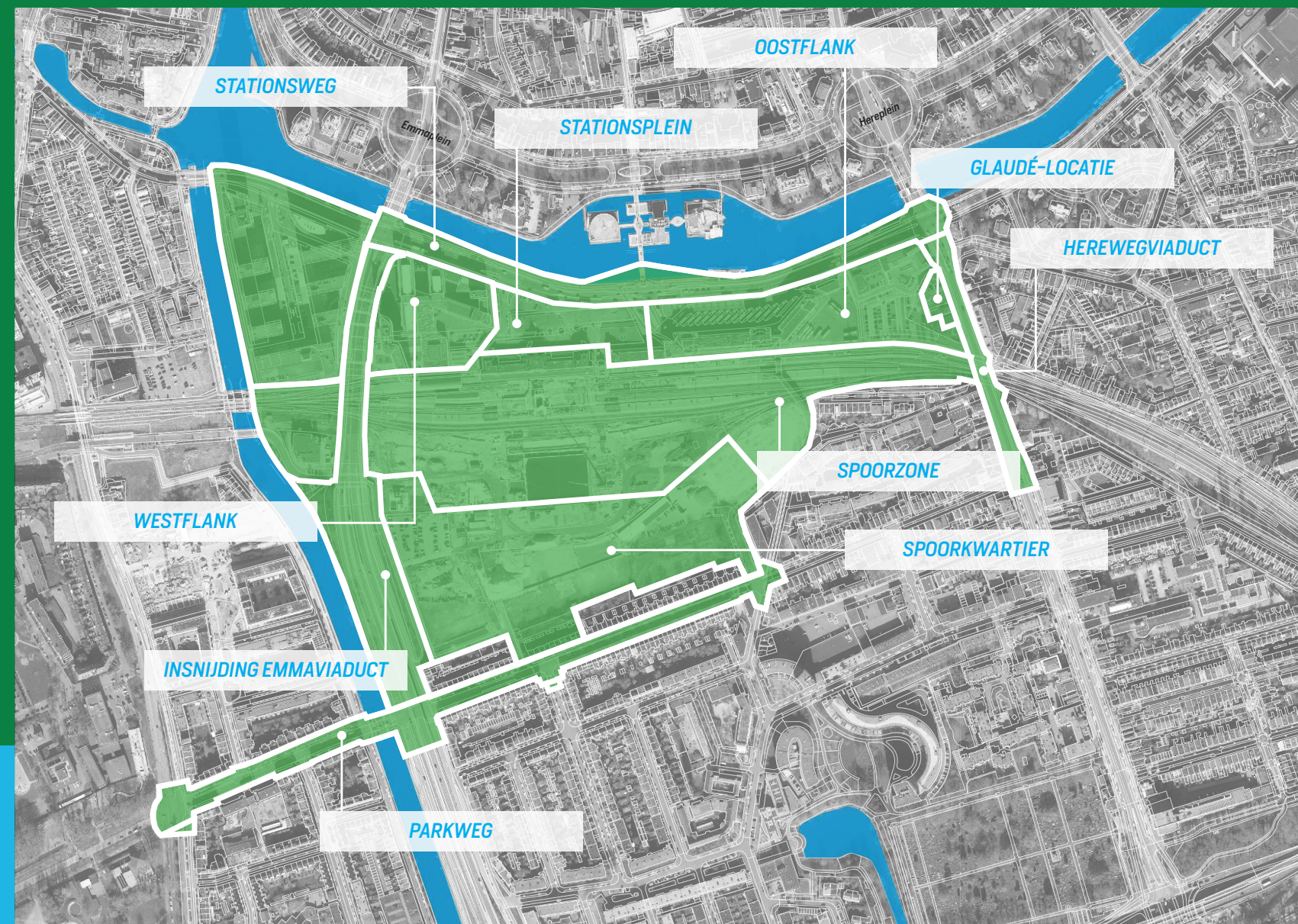
De planvorming en de beoogde programma's per gebiedsdeel zijn verschillend van aard. De diverse deelprojecten vragen ieder om een eigen aanpak en inzet van instrumenten voor bekostiging.

Toch is er ook een grote mate van functionele, faserings-technische en programmatische samenhang en dus ook van financiële samenhang. Het is daarom noodzakelijk dat de bekostiging van het totaal uiteindelijk wordt geborgd, wellicht gefaseerd per deelgebied. Binnen het financiële raamwerk is de hiernaast geplaatste gebiedsbegrenzing aangehouden. Mocht uit verdere uitwerking blijken dat er een andere mate van samenhang wenselijk is, dan zijn deze begrenzingen flexibel en aanpasbaar.

Binnen de aanduiding gebiedsontwikkeling zuid/noord is onderscheid gemaakt in het zuidelijke gedeelte, waarvoor een gemeentelijke grondexploitatie in voorbereiding is en het noordelijke gedeelte, waar met name transformatie van de openbare ruimte plaats gaat vinden en de vastgoedontwikkeling door derden wordt geïnitieerd.

8.3 Raming benodigde investeringen

De investeringen die nodig zijn om het Stationsgebied te transformeren naar het gewenste ambitieniveau zijn geraamd. In de investeringen zijn ook ramingen van de benodigde plankosten opgenomen. De diverse gebiedsdelen hebben ieder hun eigen faserings-tempo. Van sommige gebiedsdelen zijn de kosten geraamd op kentallen. Daar waar al in eerder stadium is geraamd, is gebruik gemaakt van al beschikbare ramingen. De ramingen zijn daarom indicatief van aard en gebaseerd op uitgangspunten en aannames. Wijziging in uitgangspunten leidt tot afwijkingen in de getallen.



69

Op dit moment resulteert de investeringsraming in een bedrag tussen de € 85 en € 95 miljoen, exclusief de grondexploitatie Spoorkwartier en de investering in muziekcentrum De Nieuwe Poort. De raming vertegenwoordigt op dit moment een grote mate van onzekerheid en is mede afhankelijk van keuzes die worden gemaakt. Denk hierbij aan kwaliteit, kansen in programmering en fasering. Deze keuzes worden gemaakt binnen marktomstandigheden. Deze marktomstandigheden laten zich op dit moment en ook op de middellange en lange termijn lastig voorspellen. Een kansen en- risicoanalyse maakt geen onderdeel uit van het financiële raamwerk. Het is bedoeld om een indicatie te geven van de omvang van de investeringen.

De investeringen in de openbare ruimte leiden tot diverse grootschalige vastgoedontwikkelingen in het gebied door de markt. De grondexploitatie is een belangrijk instrument waarmee deze investeringen worden losgetrokken. We verwachten ten minste € 650 tot € 700 miljoen aan vastgoedontwikkeling uit te kunnen lokken. De investeringen in de ontwikkeling van De Nieuwe Poort zijn hier ook aan toegevoegd. Ook hierbij geldt dat de uit te lokken investeringsomvang afhankelijk is van uitgangspunten, zoals keuzes in programma en kwaliteit, marktomstandigheden et cetera.

8.3.1 Stationsgebied Zuid

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

Spoorkwartier

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

Ook gezien de samenhang met de ontwikkeling van muziekcentrum De Nieuwe Poort en keuzes die nog moeten worden gemaakt, nemen we het Spoorkwartier nu op als PM post in de investeringsraming.

Emmaviaduct

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

Parkweg

De Parkweg vormt een essentiële verbinding tussen het Stationsgebied en het Stadspark. De Parkweg is een onmisbare drager in het raamwerk. We hebben de ambitie om deze doorgaande route te vergroenen tot groene loper en geschikter te maken voor voetgangers en fietsers. De investering in de vernieuwing van de Parkweg bedraagt € 3 tot € 4 miljoen.

8.3.2 Stationsgebied Noord

In Stationsgebied Noord onderscheiden we zes deelprojecten: Stationsplein Noord, Stationsweg, Glauvé locatie, Herewegviaduct, de oostflank en de westflank. Het gebied wordt gekenmerkt door een hoge ambitie en een omvangrijke transitie. De ambitie is op globale wijze financieel vertaald. Het betreft een eerste globale raming op kentallen, die leidt tot een investering van € 60 tot € 70 miljoen. Op het moment van verdere uitwerking van de deelgebieden zal een brede strategie voor bekostiging en dekking worden uitgewerkt.

Stationsplein Noord

Om de gestelde ambities voor het Stationsplein Noord waar te kunnen maken is een ingrijpende transformatie nodig.

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

Stationsweg

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

Glauvé locatie

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

Herewegviaduct

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

Oost- en westflank

De oost- en westflank van Stationsgebied Noord zullen de komende jaren transformeren. We beschouwen deze transformaties als vastgoedontwikkelingen van derden inclusief de benodigde parkeervoorzieningen, waarbij de gemeente geen financiële bijdrage doet.

8.4 Dekkingsplan

De planvorming en de beoogde programma's per gebiedsdeel zijn verschillend van aard. De diverse gebiedsontwikkelingen vragen ieder om een eigen aanpak en inzet van instrumenten. Bij instemming met deze strategische agenda zal een verkenning en strategie voor alternatieve/aanvullende dekking worden opgesteld. De brede doelstellingen voor het gebied en het omvangrijke gemengde programma van wonen, werken en voorzieningen biedt kansen voor financiële dekking. Bij de verdere planuitwerking worden ook de benodigde kredieten voor de (publieke)investeringen inclusief dekkingsvoorstel voorgelegd.

Mogelijkheden voor dekking zijn (niet limitatief).

- Kostenverhaal door middel van exploitatiebijdragen en binnenplanse verevening.
- Bijdragen uit fondsvorming vanuit Nota Bovenwijkse voorzieningen.
- Grondopbrengsten door middel van grondexploitatie.
- Structurele gemeentelijke middelenbegroting bovenwijkse voorzieningen.
- Slim inzetten van kapitaalmiddelen en areaal beheer en onderhoud.
- Vrijwillige bijdragen, adoptie openbaar groen, founders, crowdfunding.
- Specifieke doelsubsidies.
- Provinciale bijdragen.
- Rijks bijdragen.
- Europese subsidies.

Colofon

Vormgeving / Jesse Schaap
Fotografie / Henk Tammens

Impressies

Koen van Velsen Architecten

- Nieuwe reizigersplein van het Hoofdstation.
- Nieuwe fietsenstalling onder het Hoofdstation.
- Nachtelijke vogelvucht over het nieuwe Hoofdstation.

INBO

- Referentiebeeld stedelijke functies: Little C in Rotterdam.

OZ Architect

- Referentiebeeld programmamix: De Geus in Leiden.

West8

- Insnijding van het Emmaviaduct.
- Vernieuwde Parkweg.

ASS Architecten

- Informatiecentrum Stationsgebied.
- Referentiebeeld voor evenementen bij het Stationsgebied.

Visies waar naar wordt verwezen:

- Omgevingsvisie Levende Ruimte, 2021
- Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte Nieuwe Ruimte, 2021
- Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg, 2021.
- Actualisatie visie Bestemming Binnenstad, 2021.
- Routekaart Groningen CO2 Neutraal 2035, 2021.