MEMO

Aan	Ambtelijke stuurgroep Nieuwe Muziekcentrum
Van	Alfred Kazemier, [redacted] 5.1.2e en [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e
Afdeling	
CC	Werkgroep RFO
Datum	8 oktober 2024
Onderwerp	Opvolging advies ASBM d.d. 18 september 2024

Inleiding

In de ambtelijke stuurgroep van 23 september 2024 is door het Atelier Stadsbouwmeester, bij monde van [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e een toelichting gegeven op het document *Stedebouwkundige kaders ASBM* (d.d. 18-09-2024).

Voor de werkgroep RFO is het van belang om te weten welke elementen uit dit advies kunnen worden gebruikt voor de verdere validatie en vergelijking van de twee locaties. Sinds de presentatie van dit advies in de Ambtelijke stuurgroep zijn twee constateringen gedaan, die worden toegelicht in deze memo:

- Een actualisering van het beleidskader stedelijke ontwikkeling n.a.v. de conceptrapportage *Stedenbouwkundige kaders ASBM* d.d. 18-09-2024
- Risico's ten aanzien van Stedenbouwkundig plan Stationsgebied.

1. Een actualisering van het beleidskader stedelijke ontwikkeling n.a.v. de conceptrapportage *Stedenbouwkundige kaders ASBM* d.d. 18-09-2024

Om de werkgroep die twee locatiestudies voor het Nieuwe Muziekcentrum vergelijkt te voorzien van stedenbouwkundige kaders, heeft het ASBM de omgevingsvisie *Next City 2018/Levende Ruimte 2021* als vertrekpunt genomen. De kernvraag van de stedenbouwkundige analyse in de conceptrapportage staat als een huis:

- *Profiteert de Nieuw Poort van de stad of brengen we de ruimtelijk economische ontwikkeling van de stad op gang door een strategische positionering van de Nieuwe Poort?*

We zijn inmiddels jaren en vele ontwikkelingen verder en zien dat actualisering van de vertrekpunten om deze vraag te beantwoorden nodig is. Onder andere 'Geleide Groei', de ontwikkelstrategie voor de binnenstad, het handboek Hoger Bouwen maar ook de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' en de concept routekaart OV 2040 zijn een voorschot op de nieuwe omgevingsvisie en de actualisering van de vertrekpunten voor de stadsontwikkeling anno 2024. Hiermee benadert Stadsontwikkeling de positionering van DNP in de stad.

In Groningen kennen we daarnaast een lange en succesvolle traditie van stedelijke transformatie en verruiming door strategisch gerichte verplaatsing van functies:

- De bouw van het Groninger Museum in het Verbindingskanaal en de nieuwe Werkmanbrug hebben de entree en de loopstromen in de binnenstad blijvend veranderd.
- Het bebouwen van de Westerhaven en de verplaatsing van de versmarkt naar de Vismarkt hebben gezorgd voor de ontwikkeling van de westkant van de binnenstad.
- De verplaatsing van het voetbalstadion uit het Oosterpark naar de Euroborg, de bouw van het station Europapark en van het stadskantoor aan het Harm Buiterplein zorgden voor nieuwe onderwijs-, woon- en zorggebouwen aan de zuidoostkant van de stad.

- De ontwikkeling van de Oostzijde van de Grote Markt en de bouw van het Forum zorgen voor een betere balans in de binnenstad met een ruimere binnenstad richting het oosten.
- De verplaatsing van de bussen naar de randen van de binnenstad creëerde meer openbare ruimte voor voetgangers en fietsers.

Al deze, voor de stad betekenisvolle, ontwikkelingen hebben aangetoond dat (nieuwe delen van) de stad profiteren van de positionering van belangrijke functies. Stadsontwikkeling onderzoekt of met deze ervaring uit eigen stad de Nieuwe Poort strategisch ingezet kan worden voor ruimtelijk economische ontwikkeling van een nieuw stadsdeel, te weten Suikerzijde.
Het ontwikkelen van nieuwe functies kan twee belangrijke stadsassen activeren, namelijk:

- De assen naar het Suikerterrein vanuit zowel het centrum (via Hoendiep) als vanuit het Stationsgebied (via Spoorpark).

Deze assen ontsluiten een gebied met een nieuw station, via twee rechtstreekse fietsverbindingen; één naar het centrum en het één naar het hoofdstation. Beide leiden naar een nog te bestemmen voorterrein met een eigen op- en afrit aan de Ringweg. Hoe we het voorterrein van de Suikerzijde laden met nieuwe stedelijkheid is een zoektocht die rechtstreeks raakt aan de opdeelbaarheid, faseerbaarheid en betaalbaarheid van onderdelen van de Nieuwe Poort en de Martiniplaza.

Een ontwerpend onderzoek naar de ruimtelijk economische potentie van verschillende formules (combinaties van deze onderdelen) op dit voorterrein gaat in op de kansen die ontstaan als we de functies van zowel Nieuwe Poort als Martiniplaza in delen samen kunnen laten werken voor de stad in plaats van andersom. De kans van opdeling en samenwerking van diverse functies raakt daarbij ook aan de mogelijke inzet van delen van en op de bestaande locatie binnen dit scenario van formules. Wij willen deze actualisering graag gebruiken om de conceptrapportage te herzien en de eindrapportage te maken.

Ook willen we voorgaande als apart advies aanbieden door dit los te knippen van de RFO (ruimtelijke functioneel onderzoek) vergelijking, die nodig is voor de kostenvergelijking van DNP op gebouw- en kavelniveau. Stadsontwikkeling i.s.m. ASBM legt het geactualiseerde verhaal aan u voor in de volgende stuurgroep.

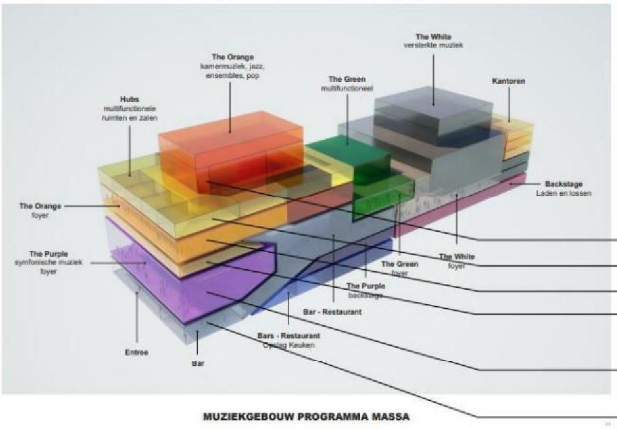
2. Risico's ten aanzien van Stedenbouwkundig plan Spoorkwartier

Recent is het Stedenbouwkundig plan Spoorkwartier Groningen (augustus 2024) door het college van B&W vastgesteld. In relatie tot het ruimtelijk functioneel onderzoek (RFO) dat de werkgroep momenteel uitvoert wordt een risico gesignaleerd ten aanzien van de gebouwhoogte.
Het Stedenbouwkundig plan stelt het volgende ten aanzien van de gebouwenveloppe:
"De gevelhoogte van het gebouw is vastgelegd op maximaal 35 meter, en hoeft die hoogte niet overal aan te tikken - sprongen zijn mogelijk. De oostgevel moeten de ruimte van het plein en de straat vormgeven en mogen daarom ook niet te laag zijn, minimaal 3 lagen hoog. Meer hoogte dan de stedelijke laag is mogelijk mits er ruime setbacks (minimaal 3 meter) worden toegepast. Aan de west- en noordzijde (Emmaviaduct, stadszijde) zijn bouwhoogtes tot 70 meter mogelijk."

Zoals toegelicht in de Ambtelijke stuurgroep is een werkelijke inpassingstudie in het Stedenbouwkundig plan - in de vorm van een ruimtelijk functioneel ontwerp (RFO) door een architectenbureau - niet haalbaar gebleken binnen de beschikbare tijd. Om die reden is gekozen voor een traject met een ervaringsdeskundige (architect betrokken bij planontwikkeling Amare, TivoliVredenburg en Theater aan de Parade). Uit de gesprekken met deze [redacted] zijn aangepast bruto-netto verhoudingen voor de bestaande Ruimtestaat ontleend:

- Bruto-netto verhouding (horizontaal): 1,45
- Bruto-netto verhouding (verticaal): 1,35*

- De verhouding in verticale zin is, wanneer een ontwerp wordt uitgewerkt, bepalend voor de werkelijke bouwhoogte van het nieuwe muziekcentrum.



PVE

Netto hoogte in m² (bk vloer - ok plafond)	Factor 1,35 (gemiddeld, opgave Patrick Franssen)**	Bruto hoogte. (26.09.24 bepaald voor discussie, geen rechten aan ontlenen!) BIJ ZALEN 135		Bruto hoogte. (26.09.24 bepaald voor discussie, geen rechten aan ontlenen!) BIJ ZALEN 1,1
17 m	1,35**	23 m	1,1**	19 m
3 m	1,35**	4 m	1,35**	4 m
16 m	1,35**	22 m	1,1**	18 m
6 m	1,35**	8 m	1,35**	8 m
		57 m		49 m

*
Let op 1!
Dit is niet op schaal, maar een uitleg van de benadering bepaling hoogte schema.

**
Let op 2!
Van de zalen werd gezegd dat Buto/Netto Factor 1,1 is. Gemiddeld was 1,35! Nader bepelen dus!
Bron: Patrick Franssen

***
Let op 3!
Dit document is enkel ter verklaring van hoe om te gaan met hoogtebepaling van PVE en vormfactoren.

Bovenstaande analyse van [redacted] laat zien wat de bandbreedte is qua gebouwhoogte indien gebruik wordt gemaakt van deze bruto-nettoverhouding van 1,35:

- 49 meter hoogte > bij een gedifferentieerd gebruik van de factor (voor zalen 1,1)
- 57 meter hoogte > bij een volledig gebruik van de factor

Zoals de analyse aangeeft vraagt dit aspect nadere uitwerking. Maar de constatering is wel dat in beide gevallen de gesteld bouwhoogten en bouwenveloppe een te knellend kader kunnen vormen voor het nieuwe Muziekcentrum.

Dit brengt ons als werkgroep bij de constatering dat we het Stedenbouwkundig Plan Spoorkwartier Groningen even naast ons neerleggen, omdat:

- we de (financiële) impact van deze stedenbouwkundige eisen (zonder een volwaardig RFO) niet kunnen overzien in deze fase. Daarvoor is de tijd te kort.
- we uit de stedenbouwkundige eisen, van het Stedenbouwkundig Plan én het advies ASBM, financiële risico's zien voortvloeien, bovenop de risico's van de krappe locatie die we op basis van het gebouwschema van NL Architects nu al zien. We kunnen gezien onze planning o.a. niet toetsen of een goed functionerend Muziekcentrum nog realistisch is bij deze eisen.
- dat we ons nog beraden op hoe we dit risico in deze fase verwerken in de financiële haalbaarheid en in onze risicoanalyses
- we in aansluiting op het advies van ASBM signaleren dat na de locatiekeuze in december 2024 alsnog een RFO moet worden opgesteld met het doel de stedenbouwkundige randvoorwaarden te toetsen dan wel (letterlijk) op te rekken om een goed functionerend nieuw muziekcentrum te kunnen garanderen. Indien het besluit voor de locatiekeuze op het Stationsgebied valt.