

Bestuursopdracht

Stationsgebied



Overleg Klaas v/d Wal en Bert Popken

9 februari

Inleiding

In 2020 werd het Stationsgebied na een uitgebreide verkenning aangewezen als de beste locatie voor muziekcentrum De Nieuwe Poort (voorlopige naam). Optimale bereikbaarheid en het nieuwe muziekcentrum als de aanjager voor levendigheid en gebiedsontwikkeling waren belangrijke redenen. Bovendien kan een nieuw muziekcentrum op deze plek samen met het Groninger Museum uitgroeien tot hét visitekaartje van pop- en cultuurstad Groningen.

In september 2023 heeft het college alle aanstaande grote projecten vastgelegd in een strategische investeringsagenda. De gemeente staat voor grote financiële keuzes. Daarom heeft het college een aantal vervolgoopdrachten geformuleerd, onder andere voor het muziekcentrum. Het Stationsgebied blijft de voorkeurslocatie, maar daarnaast moet de Suiker worden onderzocht als tweede mogelijke locatie. Over het Stationsgebied zijn twee vragen gesteld.

- Zijn er mogelijkheden om meer ruimte te maken in het stedenbouwkundig plan Spoorkwartier?
- Kan parkeren in het Stationsgebied ook (deels) bovengronds worden opgelost in een gebouwde voorziening, aansluitend op de ontsluiting via de insnijding Emmaviaduct?

In deze notitie gaan we kort in op de antwoorden op deze vragen. Naast deze notitie wordt door NL architects gewerkt aan een boekwerk met ruimtelijke vertaling van het muziekcentrum in het stationsgebied.

Parkeren

Het Spoorkwartier wordt een gemengd gebied, waar mensen werken, wonen en recreëren, met ruimte voor groen, duurzaam en autoluw. Voor het muziekcentrum De Nieuwe Poort is hier ook een plek gereserveerd. De gemeente Groningen is in het ontwerpproces voor het muziekcentrum De Nieuwe Poort op een punt gekomen waarbij naar een parkeeroplossing wordt gezocht die uitgaat van het stimuleren van ander mobiliteitsvormen en optimaal gebruik maakt van beschikbare parkeercapaciteit. Goudappel heeft hiervoor een advies opgesteld (zie bijlage 1)

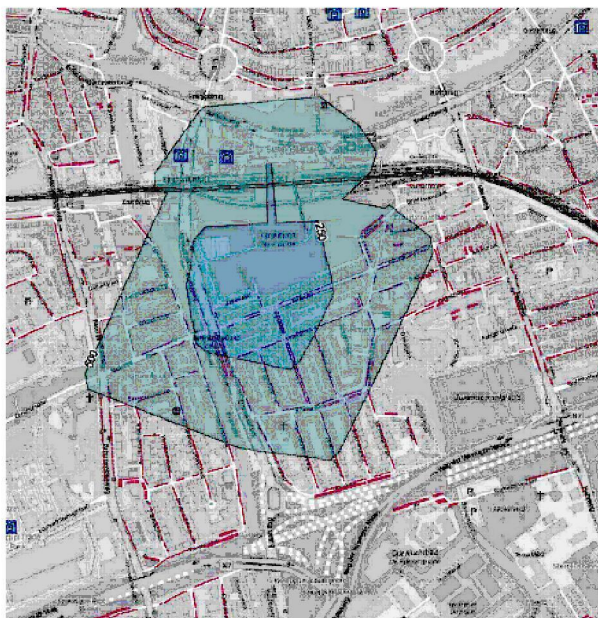
Er zijn een parkeerbalans gemaakt met het gebied en De Nieuwe Poort. De parkeerbalansen leveren een bandbreedte op van circa 530 – 630 parkeerplaatsen. Daarbij is al rekening gehouden met de ‘besparing’ van 200 tot 210 parkeerplaatsen omdat de locatie van het Spoorkwartier de ideale voorwaarden biedt om het autobezit van bewoners te beïnvloeden en bezoekers te verleiden om anders te reizen. Ook is de verwachting dat 40 tot 50 auto's op grotere afstand (bijvoorbeeld in parkeergarage Westerhaven) gaan parkeren

De parkeerbehoefte van de functies in het Spoorkwartier kan ook voorzien worden door parkeerlocaties buiten het plangebied. In principe zijn daarvoor locaties binnen 500 meter loopafstand in beeld. Deze afstand is vastgelegd in de gemeentelijke parkeernota.

De huidige (semi)openbare parkeerlocaties binnen 500 meter afstand zijn:

- Het maaiveldparkeren in de Rivierenbuurt en Grunobuurt
- De KPN/Parkbee-garage
- P+R Hoofdstation

Beleidsmatig is de toename van parkeerdruk in de woonbuurten ongewenst en is irreëel gezien de parkeerdruk van de huidige bewoners met een parkeervergunningen. Deze optie is als alternatief buiten beschouwing gelaten.



Verder lopen dan 500 meter

Voor reguliere, dagelijkse activiteiten in het Spoorkwartier (zoals wonen en werken), is structureel verder lopen dan 500 meter naar een parkeerplaats niet gewenst. Voor incidenteel bezoek is dat wel acceptabel. Dit blijkt ook uit het huidige mobiliteitsprofiel van de Oosterpoort waar 9% van de bezoekers per auto op grotere afstand parkeert.

Parkeergarage Westerhaven ligt bijvoorbeeld op iets meer dan 1 kilometer (afstand tussen hoofdingang De Nieuwe Poort en voetgangarsingang parkeergarage, zie figuur hiernaast). De garage biedt in de avonden nog voldoende parkeerplekken voor bezoekers van De Nieuwe

Poort. Door het gemeentelijk aandeel in deze garages is het zelfs mogelijk om bezoekers gericht te sturen naar dit alternatief, bijvoorbeeld door eventbezoekers een (gereduceerd) combinatieticket aan te bieden

De parkeerbalansen leveren een bandbreedte op van circa 530 –630 parkeerplaatsen. Daarbij is al rekening gehouden met de ‘besparing’ van 200 tot 210 parkeerplaatsen omdat de locatie van het Spoorkwartier de ideale voorwaarden biedt om het autobezit van bewoners te beïnvloeden en bezoekers te verleiden om anders te reizen. Ook is de verwachting dat 40 tot 50 auto’s op grotere afstand (bijvoorbeeld in parkeergarage Westerhaven) gaan parkeren.

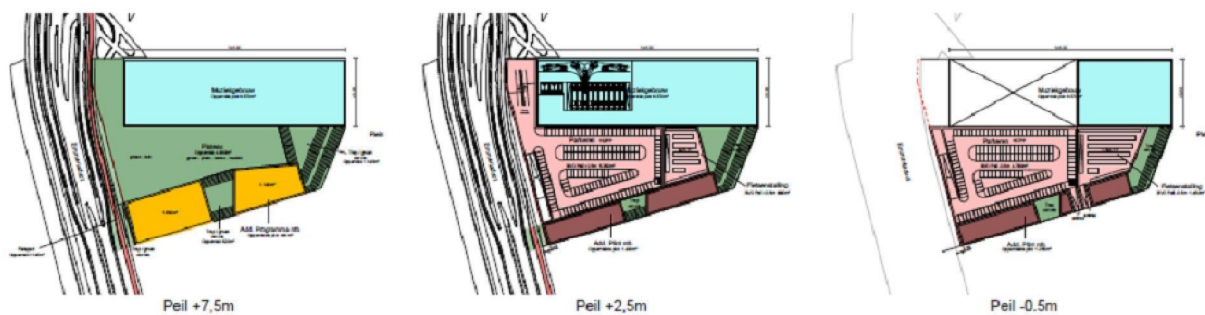
Op loopafstand in Stationsgebied Noord zijn circa 330 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van De Nieuwe Poort. Dit betekent dat in het Spoorkwartier een voorziening van minimaal 300 parkeerplaatsen volstaat om te voldoen aan de parkeervraag. Hierbij moet nog wel de kanttekening worden gemaakt dat er een kwaliteitsverbetering aan de parkeervoorzieningen in het Stationsgebied Noord moet worden uitgevoerd. De start van de realisatie van het muziekcentrum De Nieuwe Poort staat gepland voor 2027. Er is dus nog voldoende tijd om afspraken te maken over het medegebruik van de parkeervoorzieningen in Stationsgebied Noord en een kwaliteitsimpuls door te voeren. NS vastgoed heeft als eigenaar van de parkeervoorziening aangegeven hiervoor open te staan.

*het Spoorkwartier een voorziening van minimaal 300
parkeerplaatsen volstaat om te voldoen aan de parkeervraag*

Ruimtelijke inpassing parkeervoorziening

NL Architects heeft een studie uitgevoerd voor een parkeervoorziening van ongeveer 310 plekken naast het muziekcentrum. De oplossing die ze hebben bedacht is om de voorziening in 2 lagen¹ (deels) bovengronds te laten liggen, dit heeft als voordeel dat er geen grote bouwkundige ingrepen nodig zijn. Het dek kan bovendien ingezet worden als verhoogd maaiveld. Het dek kan op die manier dienen als tweede ingang voor het muziekcentrum en kan gebruikt worden voor verschillende activiteiten.

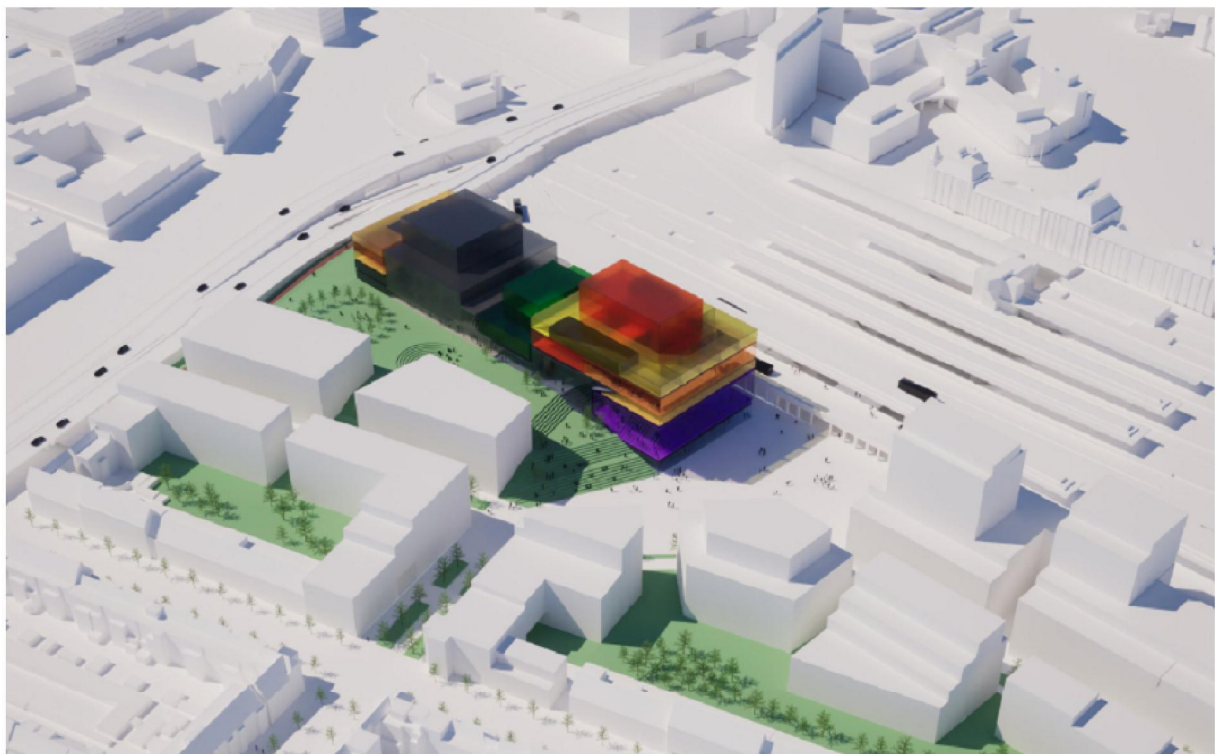
¹ Op verzoek van programma Verkeer wordt gekeken naar de (financiële) effecten van een extra laag parkeren



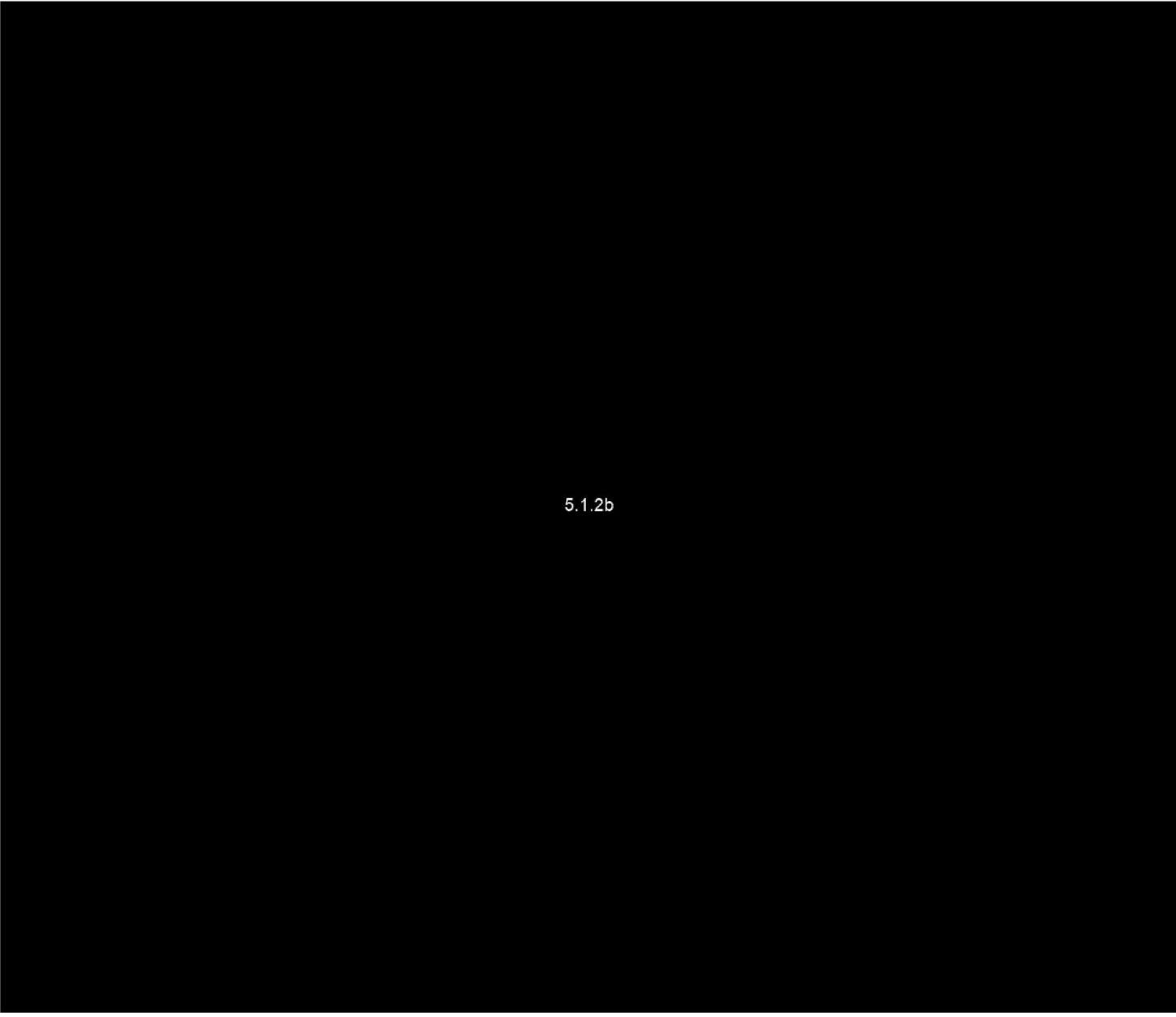
RUIMTELIJKE EN PROGRAMMATISCHE STUDIE

De basis voor de studie is het voorkeursscenario van het muziekcentrum (Scenario 1A). Uit volumestudies van NL Architects blijkt dat het muziekgebouw, parkeren en ander programma binnen de kavel uitstekend zijn in te passen. Hiervoor het NL architects een 3 tal varianten opgesteld. De zgn. Strip is als voorkeursvariant verder uitgewerkt. Met een STRIP volume reikte het muziekgebouw van het Stationsplein tot aan het Emmaviaduct. Het volume is een doorzetting van het meest noordoostelijke blok van het Spookkwartier. In deze variant kan het parkeren naast het muziekgebouw gerealiseerd worden. Aan de zuidzijde van de kavel is goed bereikbare ruimte voor bouwblokken met additioneel programma aan de straat.

Een compacter muziekgebouw biedt veel voordelen ten opzichte van eerdere ontwerpen, zowel voor het gebouw als voor de omgeving.



Buiten resulteert een compacter gebouw in een ruimtelijker gevoel in een stedelijke omgeving, waarbij binnen en buiten in elkaar overlopen. Als je met de auto of de fiets over het Emmaviaduct aankomt rijden, dan zie je het gebouw prominent staan. Ook trekt het meteen de aandacht van de reizigers in de trein. Het gebouw krijgt aan de oostzijde en de zuidzijde een entree, en er is ruimte voor een park aan de zuidzijde. Via het park en een groene route kun je vanaf het Zuidplein wandelen of fietsen naar het Stadspark met het evenemententerrein, Martini TradePark en MartiniPlaza.



5.1.2b

5.1.2b

2. Indien de kosten in de grondexploitatie wijzigen dan heeft dit gevolgen voor de grondprijs. Wij stellen voor om de grondprijs op enig moment vastzetten.

5.1.2b

5.1.2b

Kansen verbetering exploitatie parkeergarage

Op basis van wat we nu ramen als gebruik van de parkeergarage is er op veel momenten van de week nog ruimte over in de parkeergarage. Het heel wel denkbaar dat straks zal blijken dat in een florerend Spoorkwartier met florerende functies op deze locatie meer behoefte is aan parkeerruimte. Deze optimalisatie moeten we samen met het parkeerbedrijf verder verkennen en uitwerken.

Overige optimalisatie parkeren

Vanuit het programma Verkeer is het verzoek gekomen om te onderzoeken hoe we een grotere parkeergarage kunnen realiseren, met meer dan 310 parkeerplekken. Een mogelijke aanpak hiervoor is het toevoegen van een extra parkeerlaag in het huidige ontwerp van de garage van NL architects. Een alternatieve denkrichting is om elders een fietsparkeerlocatie te creëren en de vrijgekomen ruimte voor auto's te benutten. Deze optimalisaties kunnen in de volgende fase verder worden onderzocht.

Wij bevelen aan deze optie verder te verkennen. Deze optie biedt kansen voor planologie, een betere betaalbaarheid, fasering en ontwikkelstrategie, fiscaliteit en daarmee mogelijk een minder complexe bestuurlijke afweging.