

Ruimtelijk perspectief A7-corridor

*Bouwstenen voor de ruimtelijke opgaven en gemeentelijke samenwerking voor het gebied
oostflank Groningen en Midden-Groningen*





Kijkend tussen het lint van Middelbert, met uitzicht op Groningen
Foto cover: Borgsloot en A7 (2021)

Ruimtelijk perspectief A7-corridor

*Bouwstenen voor de ruimtelijke opgaven en gemeentelijke samenwerking voor het gebied
oostflank Groningen en Midden-Groningen*





Inhoud

1	Inleiding	6
2	Kenschets van het gebied	8
3	Trends en opgaven	16
4	Ruimtelijke visie	24
5	Vaarverbinding	36
6	Handreiking werklocaties	44
7	Inspiratiekaart met acht sleutelplekken	64
	Bijlagen	82
	Colofon	104

1

Inleiding

Aanleiding

Het landschap tussen de steden Groningen en Hoogezand-Sappemeer is een dynamisch gebied met verschillende en veranderende functies en kwaliteiten. Dwars door dit afwisselende landschap van meren, beekdalen en lintdorpen loopt de A7 als economische corridor, en vindt grootschalige woningbouw plaats in Meerstad. Ontwikkelingen in stad en ommeland zorgen voor nieuwe behoeftes, zoals vestigingsplaatsen voor bedrijven, duurzame energieopwekking en een recreatief (vaar)netwerk dat verschillende meren met elkaar verbindt. De uitdaging is om de verschillende economische, recreatieve, en ecologische belangen in het landschap naast en met elkaar te laten bestaan. Nu en in de toekomst. Om dat te kunnen realiseren hebben de gemeenten Groningen en Midden-Groningen ons opdracht gegeven een integraal ruimtelijk perspectief voor dit gebied te maken. Hierin wordt een aantal ontwikkelingen en ambities met elkaar in verband gebracht.

Opgave en gebied

Dit integraal ruimtelijk perspectief heeft zowel een ruimtelijk-economische als een landschappelijke component. Daarin geven we antwoord op de volgende vragen:

- Wat zijn de mogelijkheden voor de economische ontwikkeling van de A7-corridor West (tussen P+R Meerstad en Zuidbroek)?
- Wat zijn de mogelijkheden voor (een) vaarverbinding(en) voor de recreatievaart tussen Zuidlaardermeer-Woldmeer-Schildmeer?

Op het kaartje hiernaast is te zien waar de twee opgaven zich concentreren. De roze lijn is het zoekgebied voor de economische opgave, globaal het gebied tussen de werkterreinen aan de oostzijde van Groningen en Zuidbroek in het zuidwesten. De blauwe lijn is het kernzoekgebied voor de vaarverbinding; de groene lijn is de brede landschappelijke context waarbinnen we beide opgaven plaatsen.

Toelichting document

Dit advies is opgesteld door Strootman Landschapsarchitecten in samenwerking met BURA Urbanism, Stec Groep, en InVra plus, in opdracht van de gemeenten Groningen en Midden-Groningen. Gedurende het proces is regelmatig afgestemd met elkaar en is gezamenlijk de koers bepaald. Daarnaast hebben we onder andere gesproken met Groninger Landschap, Natuurmonumenten, MEERdorpen, Atelier stadsbouwmeester Groningen, projectbureau Meerstad, en de supervisor ruimtelijke kwaliteit van Midden-Groningen. Voor het advies is ook gebruik gemaakt van het resultaat van eerdere onderzoeken naar (delen van) dit projectgebied, zoals het Ruimtelijk economisch perspectief A7/N33-regio van Buck Consultants en H+N+S, en de cultuurhistorische analyse van de MEERdorpen door SteenhuisMeurs.

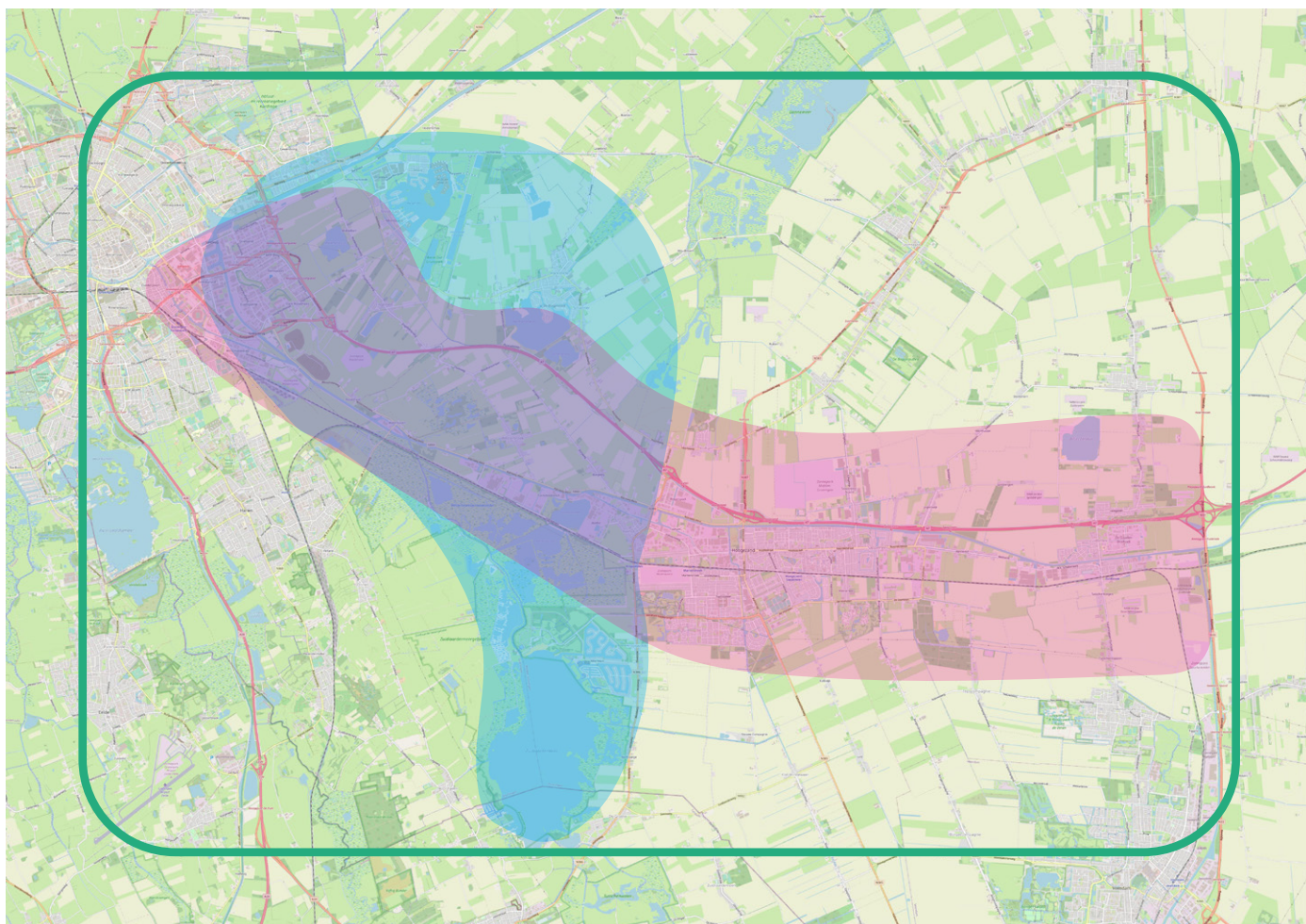
Dit document biedt inspiratie voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de regio Groningen-oostkant en Midden-Groningen. Binnen dit gebied ligt ook Meerstad dat zich nu sterk aan het ontwikkelen is, en waar ook de planvorming nog in ontwikkeling is. Dit document biedt ook voor de ontwikkelingen in Meerstad inspiratie, maar de kaartbeelden zijn geen voorsortering op toekomstige ontwerpvoorstellen en hier kunnen dan ook geen rechten aan worden ontleend.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 (Kenschets van het gebied) wordt de ontstaansgeschiedenis en huidige staat van het projectgebied toegelicht.
- In hoofdstuk 3 (Trends en opgaven) wordt besproken wat er aan ontwikkelingen op het projectgebied afkomt, en welke opgaven daarbij ontstaan.
- In hoofdstuk 4 (Ruimtelijke visie) wordt aan de hand van vijf ambities besproken hoe het projectgebied zich op een duurzame, kwalitatieve, en integrale manier kan ontwikkelen.
- In hoofdstuk 5 (Vaarverbinding) worden de meerwaarde en mogelijkheden voor het uitbreiden van het vaar netwerk besproken.
- In hoofdstuk 6 (Handreiking werklocaties) worden opties gegeven voor ruimtelijke economische ontwikkeling.
- Hoofdstuk 7 (Inspiratiekaart met acht sleutelplekken) vat al het voorgaande samen in één kaartbeeld. Acht sleutelplekken worden verder toegelicht.



Plek waar de opgaven bij elkaar komen: natuur, (vaar)recreatie, landschap en economie. Het Drentsche Diep mondt uit in het Winschoterdiep bij de watergebonden industrie van Waterhuizen



De drie opgaven bij elkaar. Roze: verkenning ruimtelijke economie. Blauw: verkenning vaarverbinding. Groen: landschappelijk raamwerk

2

Kenschets van het gebied



Het Winschoterdiep liep voor 1960 nog door het centrum van Hoogezand en Sappemeer



Het Winschoterdiep werd verlegd, gedempt in het centrum en getransformeerd tot Hoofdstraat



Het Winschoterdiep nu

Het Landschap

Landschap van wijken en diepen

De stad Groningen was tot in de 19e eeuw een laatste post op het eind van de Hondsrug te midden van een laag landschap van klei en veen. Vanuit de stad en vanuit hogere ruggen – zoals Hoogezand – werd het landschap in cultuur gebracht. Reizen, ontginning en handel: tot ver in de 19e eeuw was dit een vaarlandschap waar bijna alles over het water gebeurde. Eerst ging dit nog via natuurlijke stromen zoals de Hunze en de Slochter Ae. Maar al snel kwamen daar wijken en diepen zoals het Winschoterdiep en de Borgsloot bij. In de 20e eeuw komt hier langzaam een einde aan en wordt de auto, en daarmee ook de (snel)weg als verkeersader, het belangrijkste vervoermiddel.

Wat er nu nog resteert van het vaarnetwerk zijn voornamelijk de grote kanalen Winschoterdiep en Eemskanaal, inmiddels geoptimaliseerd voor de industrie: kanalen die niet aantrekkelijk – soms zelfs gevaarlijk zijn – voor recreanten. Reden temeer om te zoeken naar alternatieve routes.

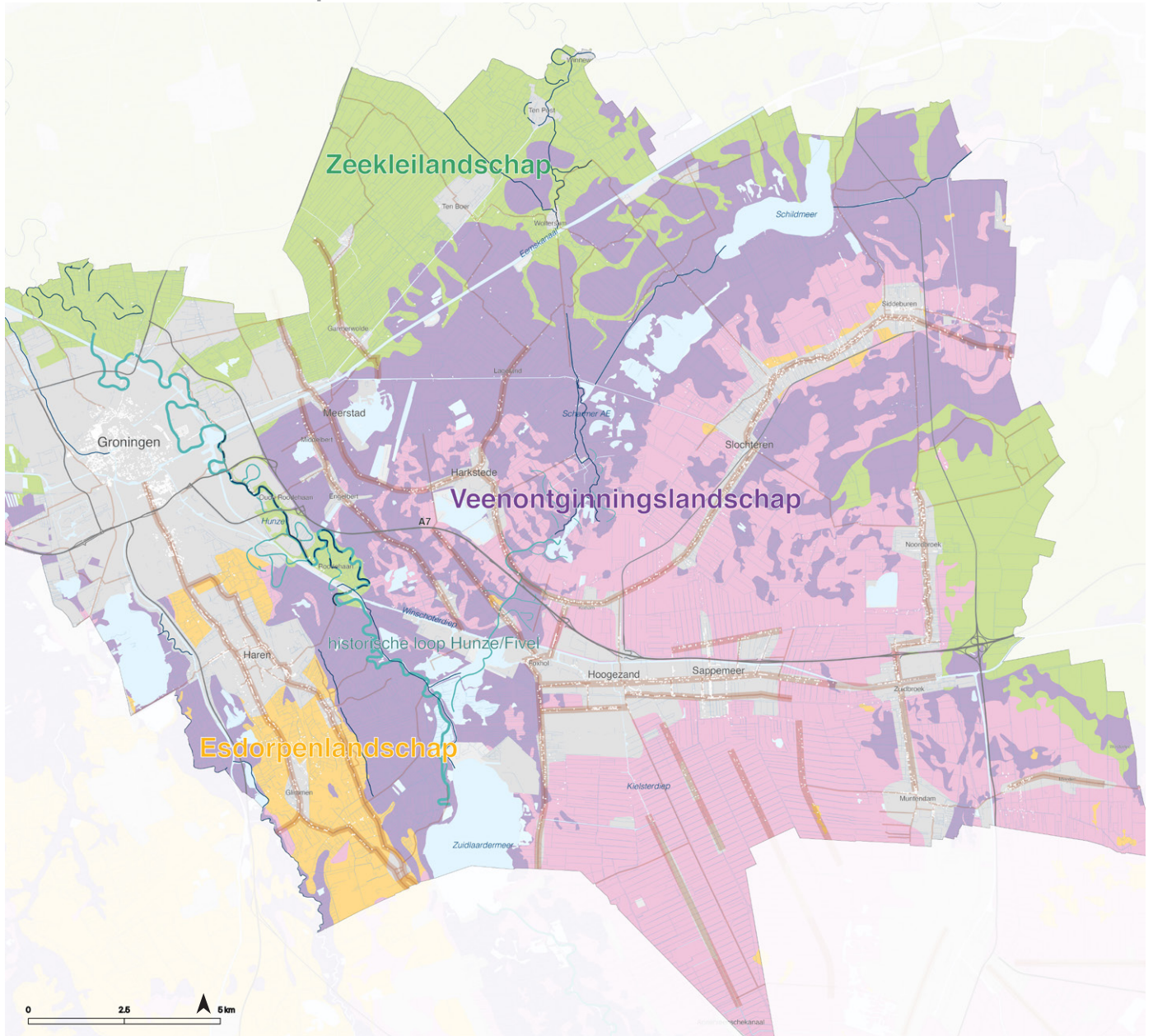
Veen, veenstromen en veenontginning

Tussen de Hondsrug en het lint van Slochteren ontstond tijdens het holoceen een uitgestrekt veenmoeras waar riviertjes als de Hunze in uitmondden en het water moeilijk weg kon stromen. Door ontginningen is het dikke veenpakket deels verdwenen. Heden ten dage ligt het gebied soms wel 2 meter lager dan zijn omgeving. Om het land begaanbaar en droog te houden wordt het nu sterk ontwaterd, waardoor het veen oxideert en er veel CO₂ vrijkomt. Om deze uitstoot te reduceren hebben verschillende partijen samen het project Groeninge opgezet, een initiatief voor het maken van de eerste klimaatpositieve regio van Nederland. Hier ligt een kans om projecten, zoals de verkenning voor de vaarverbinding, een klimaatpositieve invulling te geven (waarover later meer).

Linten bepalen structuur landschap

Het typische open Groningse landschap wordt ontsloten via dorpslinten, die zoals Middelbert, Engelbert, Harkstede en Kolham nog vrij in het landschap liggen. Rondom Hoogezand-Sappemeer, dat is ontstaan vanuit verschillende bouwlinten dicht op elkaar, is de ruimte tussen de linten vaker opgevuld met woningen of bedrijvigheid. Hier is het zaak in de toekomst zuinig te zijn op de waardevolle open ruimte binnen de kern en om de historisch en ruimtelijk waardevolle lintdorpen zoveel mogelijk vrij in het landschap te laten liggen.

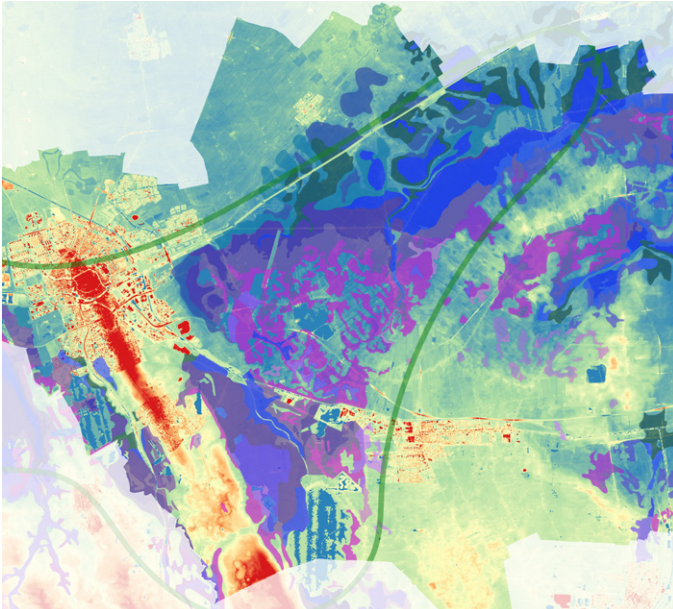
Cultuurhistorisch landschap



Legenda

- Moerige zandgrond (ontgonnen veen)
- Veengrond
- Zeeklei
- Hoger gelegen zandgrond
- Bebouwd gebied
- Water
- Hoofdweg

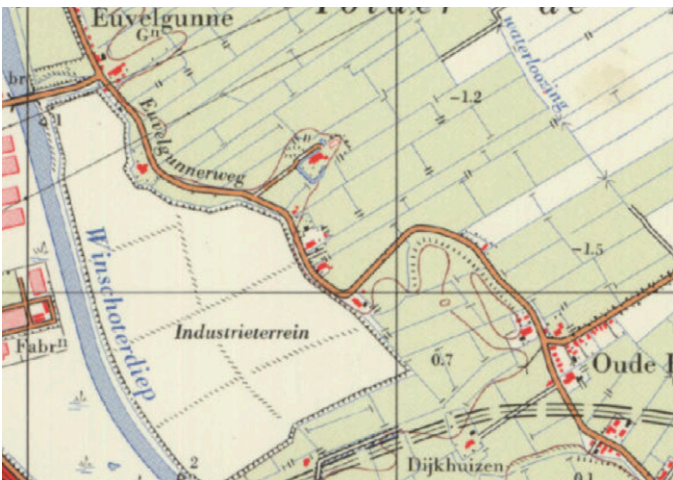
- Historische woonlinten. In het wit huizen uit 1930 of ouder.
- Historische weg
- Indicatie van historische loop van de Hunze en de middeleeuwse Fivel
- Waterloop met een hoge landschappelijke - en natuurwaarde
- Delen van de Hunze in het projectgebied die nog zichtbaar zijn in het slotenpatroon



Groeningen (groene lijn)



Engelbert (boven de Woldjerspoorweg) - een van de dragers van het langzame landschap



Het gehucht Euvelgunne vlak voordat het industrieterrein Euvelgunne en de Europaweg werd aangelegd



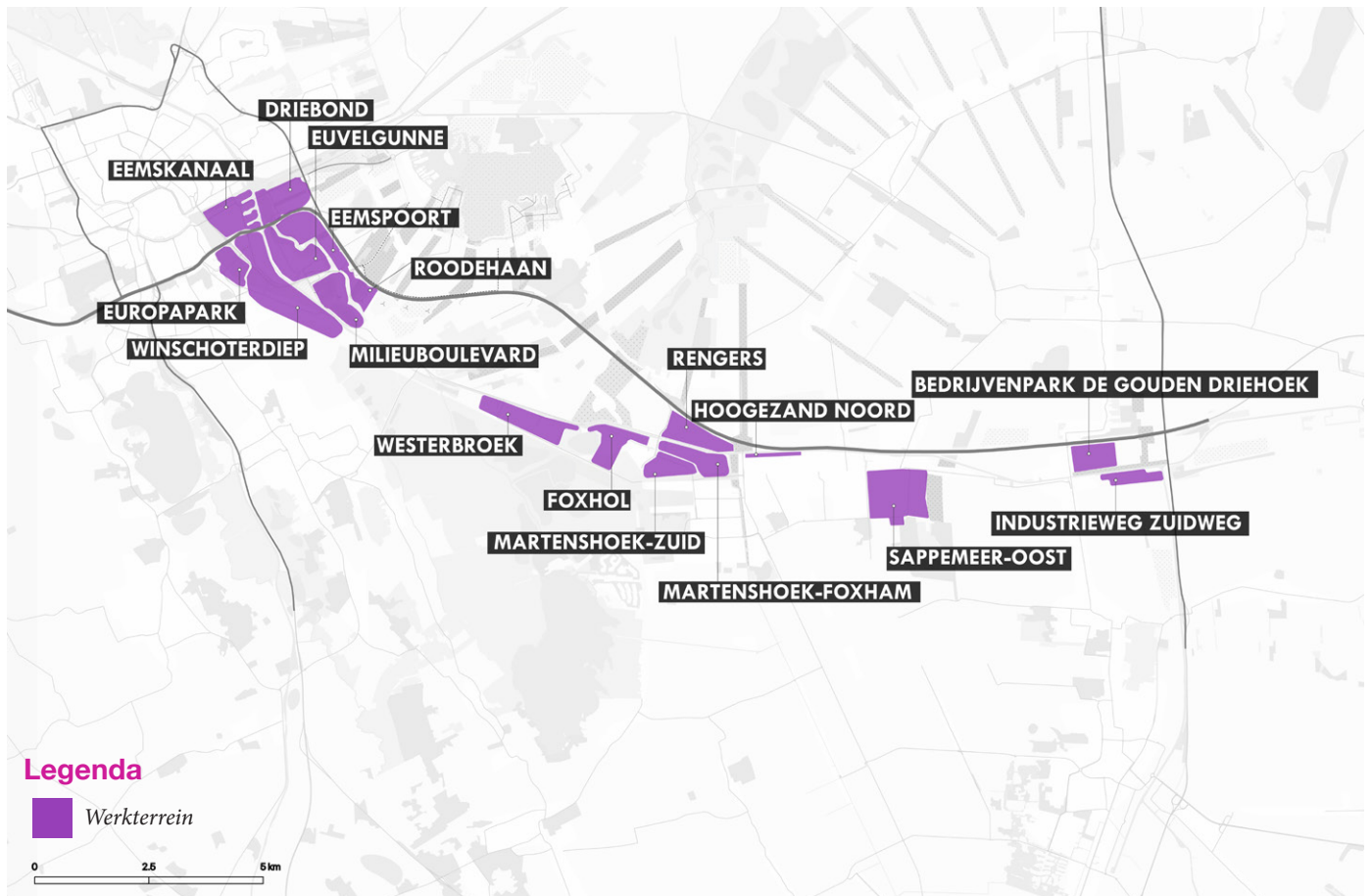
Thies Dijkhuis, de laatste boer van Euvelgunne

Snel vs langzaam landschap

De diepen en kanalen hebben gemaakt dat de regio al vroeg aantrekkingskracht had op handel en industrie; denk aan bedrijven als Eska en Essity, ontstaan uit de strokartonindustrie. Deze industriële ontwikkeling, zoals de scheepsvaartindustrie, heeft ook aan erfgoed en lokale cultuur bijgedragen. Deze sfeer en bijzondere woon-werk verdeling is vooral in Midden-Groningen voelbaar. Keerzijde van de industriële ontwikkeling is dat op plekken zoals Euvelgunne en Foxhol-Martenshoek, van de vroegere polderstructuur en het open landschap weinig meer over is. SteenhuisMeurs noemt dit het 'snelle landschap', dat zich vanaf 1850, met de komst van de grote kanalen, afsplitst van het 'langzame landschap'. Het 'snelle landschap' wordt

gedreven door economische ontwikkeling, en staat tegenwoordig vaak los van lokale identiteit en cultuur, terwijl het 'langzame landschap' deze identiteit en cultuur juist weerspiegelt. Dit 'langzame landschap' van linten en open agrarisch gebied is kwetsbaar en kan snel worden aangetast door bijvoorbeeld het plaatsen van industriële bebouwing. Hiervoor kenmerkend is het gehucht Euvelgunne dat de afgelopen 40 jaar langzaam is ingesloten door werkterreinen, en waar Thies Dijkhuis, de laatste boer van Euvelgunne, ervoor heeft gezorgd dat de Hunzezone als reservaat en groene enclave is behouden.

Werkterreinen



Ruimtelijke economie

Botsende werelden

Langs de A7 corridor is in de loop van de tijd het 'snelle landschap' steeds dominanter aanwezig in het gebruik en de ervaring van de ruimte. Het 'langzame landschap' is aan de verliezende hand. Het ooit open en agrarische landschap, met de kenmerkende dorpslinten, wordt inmiddels doorkruist door bundels van infrastructuur. Aan en tussen de waterwegen, spoorlijnen en (snel)wegen liggen grotendeels (mono)functioneel ingerichte gebieden. Hoewel hier sprake is van grootschalige bebouwing, gaat het toch om lage bebouwingsdichtheden. De hoofdinfrastructuur van snelweg en kanalen zorgt voor een goede oost-west verbinding, maar tegelijkertijd voor ruimtelijke (en visuele) barrières in noord-zuid richting. De ligging van deze infrastructuur is niet geënt op een onderliggende landschapsstructuur, in tegenstelling tot de lintstructuren die zich onderscheiden door hun relatieve kleinschaligheid en een diversiteit van functies met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Ruimtelijk zijn deze op kenmerkende lineaire wijze georganiseerd.

Dit beeld is herkenbaar in de mate van functiemenging en bebouwingsdichtheid - zie respectievelijk de MXI en FSI kaartbeelden op pagina 13.

Hier is duidelijk te zien dat de fijnmazige (historische) linten en de meer grofkorrelige (moderne) infrabundels typologisch sterk van elkaar verschillen, zowel in ruimtelijk als programmatisch opzicht. In de ruimte echter, komen deze verschillende typen verrassend dicht bij elkaar. Soms liggen ze pal tegen elkaar aan, en soms raken zij plaatselijk ook ruimtelijk met elkaar verweven. Dit levert onwenselijke situaties op: rommelige overgangen tussen bebouwd en landelijk gebied, vervreemdende schaalconfrontaties qua bebouwing en/of infrastructuur en tevens omgevingshinder (o.a. verkeer, geluid, lucht).

Het 'snelle' en het 'langzame landschap' staan met elkaar op gespannen voet en bestaande kwaliteiten zijn onder druk komen te staan. Hiermee raakt de ruimtelijk economische context direct aan bredere maatschappelijke kwesties zoals het behouden en versterken van landschappelijke waarden, de woningbouwopgave, energietransitie, leefbaarheidskwesties, klimaat en duurzaamheid, en de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. De combinatie van vraagstukken vraagt om een nieuwe ruimtelijk economische visie.

Twee gemeenten, twee profielen

De gemeenten Groningen en Midden-Groningen hebben elk een eigen profiel, dynamiek en opgaven.

De gemeente Groningen als regionaal economisch centrum met:

- regionale werkgelegenheidsfunctie
- positief arbeidspendelsaldo
- bewezen aantrekkingskracht voor (boven)regionaal georiënteerde bedrijven
- aanwezigheid van brede, gediversifieerde economie met grote kenniscomponent.

De gemeente Midden-Groningen met:

- grote industriële component (ongeveer de helft van alle arbeidsplaatsen in de gemeente)
- belangrijk aandeel lokaal midden- en kleinbedrijf
- veel aanwezige industriële bedrijven en nieuwere, grote logistiek richten zich primair op de A7
- Een oriëntatie op nieuwe economische impulsen van buiten, om aanvullend op de autonome ontwikkeling van de gemeente, te voorzien in werkgelegenheidsgroei voor de op dit moment vooral praktisch geschoolde beroepsbevolking.

Groningen

In de gemeente Groningen manifesteert zich het grootste deel van de economische toegevoegde waarde. In de stad zijn meer dan 30 'werklocaties' te onderscheiden die verspreid zijn over de binnenstad en de campussen, kantoorlocaties en bedrijventerreinen. Binnen de scope van deze visie valt het zuidoostelijke bedrijventerreinencluster van de stad: het gebied van het Sontplein, de Stadshavens en het Europapark richting enerzijds het Eemskanaal en Meerstad en anderzijds het gebied langs het (Oude) Winschoterdiep richting Hoogezand-Sappemeer. Dit zeer diverse bedrijventerreinencluster is het grootste aaneengesloten werkgebied van de stad. Aan de westelijke zijde van dit cluster ontwikkelt zich een stedelijke economie in de Stadshavens. Sontplein biedt vooral ruimte aan grootschalige detailhandel. Het daarnaast gelegen Europapark, voorzien van een treinstation, wordt gekenmerkt door een combinatie van dienstverlening, onderwijs en vrijetijdseconomie. Aan het (Oude) Winschoterdiep bevinden zich enkele grotere, watergebonden bedrijven in de bouwmaterialen-, grondstoffen- en/of recyclingbranche.

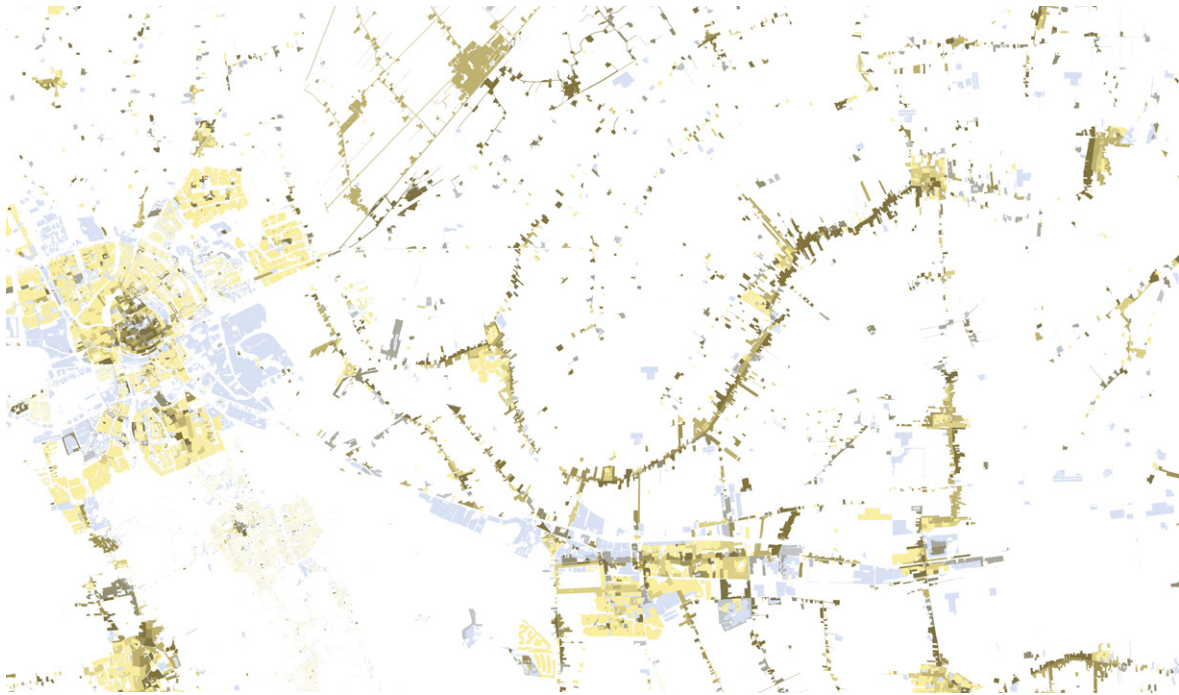
Wat opvalt is dat een groot deel van de kavels aan het kanaal wordt gebruikt door niet-watergebonden bedrijven; in de Scandinavische havens bijvoorbeeld ook door de vrijetijdseconomie. Het Eemskanaal wordt binnen het onderzoeksgebied zelfs in het geheel niet benut door watergebonden bedrijven. In het gebied rond het Oude Winschoterdiep zien we daarnaast veel oudere bedrijvigheid met een laagwaardige of zelfs rommelige uitstraling.

De gebieden tussen het Winschoterdiep en de A7/N7 huisvesten primair midden- en kleinbedrijf uit een grote diversiteit aan sectoren. Afzet- en arbeidsmarkt maken dat zij veelal op de stad zijn georiënteerd. Voor deze bedrijven is de locatie interessant vanwege een gunstige ligging ten opzichte van stad en ommeland, ontsloten via de Europaweg, Sint Pietersburgweg en Driebondsweg. Daarnaast draagt de aanwezigheid van zichtlocaties bij aan de locatiekwaliteit. Voor een groot deel van deze bedrijven zijn de aansluiting op de A7 - die een bovenregionale logistieke functie heeft - en de waterverbinding - waar ook enkele kavels aan gelegen zijn - van minder belang.

Midden-Groningen

De gemeente Midden-Groningen beschikt binnen het onderzoeksgebied over diverse bedrijventerreinen. Deze werklocaties liggen ten zuiden van de A7, waarbij het verstedelijkte gebied tot aan de snelweg A7 is gegroeid. Ten noorden is nog een grotendeels open landschap aanwezig, waarbij de A7 een fysieke scheidingslijn is geworden. De bedrijventerreinen zijn opgespannen in oost-westelijke richting en liggen binnen een langgerekte ruimtelijke hoofdstructuur, gevormd door de min of meer parallelle lijnen: snelweg A7, Winschoterdiep, de lintbebouwing in het verlengde van de Hoofdstraat/Noorderstraat en spoorweg.

Opvallend zijn de linten waar economie en wonen zich van oudsher al afwisselen op gebouwniveau, tevens kenmerkend en passend bij het dorpse karakter. Daartussen hebben zich echter in de loop van de tijd andere gebieden ontwikkeld: locaties met hoofdzakelijk een woon- of werkbestemming op gebiedsniveau. Opmerkelijk is dat op diverse plekken een verandering in schaalgrootte zichtbaar is geworden gedurende de ontwikkeling van een bedrijventerrein. Als gevolg hiervan zien we op een aantal terreinen delen waar op kavelniveau een woning en bedrijf zijn gevestigd, maar waar even verderop grotere bedrijfsgebouwen en industriële hallen het beeld domineren.



Funciemix (MXI=Mixed Use Index) - de linten springen eruit



Bebouwingsdichtheid (FSI=Floor Space Index) - de linten lijken hier weer te verdwijnen

Achter de oude linten van Hoogezand bevindt zich het heterogene bedrijventerrein Martenshoek met een diversiteit aan bedrijvigheid: van kringloopwinkel tot autohandel, bouwbedrijf, logistiek en industrie. Het gebied wordt ingeklemd tussen linten en water. We zien dat de economische activiteiten en woonkwaliteit van het naastgelegen lint steeds vaker met elkaar botsen. Verder naar het oosten ligt het bedrijventerrein Sappemeer-Oost, dat qua doelgroep en opgaven vergelijkbaar is met Martenshoek.

Aan de noordzijde van Hoogezand ligt, aan het water, het bedrijventerrein Hoogezand-Noord, waar enkele van oudsher aanwezige watergebonden bedrijven zijn gevestigd. Dit terrein heeft een functionele uitstraling en ligt eveneens dicht tegen de woonkern aan.

In het gebied aan het Winschoterdiep in Westerbroek is primair (watergebonden) industrie en watergebonden bedrijvigheid gevestigd, zoals scheepsbouw. Het gebied ligt relatief perifeer van de kern en ontsluiting op de A7, heeft een zeer functionele uitstraling en beschikt nog over ontwikkelruimte.

Aan de A7 ligt het relatief nieuwe bovenregionale bedrijventerrein Rengers dat naast lokaal midden- en kleinbedrijf ook grootschalige logistiek aantrekt die baat heeft bij de directe snelwegontsluiting. Helemaal in het oosten van het visiegebied, bij de kern Zuidbroek, ligt het bedrijventerrein De Gouden Driehoek dat primair lokaal midden- en kleinbedrijf huisvest, maar over een exceptionele ligging aan het knooppunt A7/N33-beschikt en daarmee in potentie interessant is voor grotere, regionaal opererende bedrijven.

Ten zuiden van De Gouden Driehoek ligt het bedrijventerrein Industrierweg West, waar zowel watergebonden bedrijvigheid als lokaal MKB gevestigd is.

De stationsgebieden in Midden-Groningen, met vier stations tussen Kropswolde en Zuidbroek, hebben op dit moment nog geen van alle een noemenswaardige economische betekenis.

Geen optimale samenhang tussen werklocaties en ruimtelijke condities

Er bevindt zich een omvangrijk aantal werklocaties binnen het projectgebied. Toch zien we ondanks kleine onderlinge verschillen, dat werklocaties een weinig écht onderscheidend profiel en karakter ten opzichte van elkaar hebben. Het zijn veel monofunctionele en extensief gebruikte gebieden die op gebiedsniveau vaak ruimte bieden aan zeer uiteenlopende economische activiteiten. Ze zijn vooral functioneel ingericht als verharde terreinen met weinig ruimtelijke kwaliteit.

Kijkend naar de ontstaanswijze - waarbij locaties zijn ontsloten vanuit een weg- water- en spoorwegstructuur en onderdeel zijn van hun omgeving (stedelijk, landschappelijk of dorps) - liggen hier kansen voor betere profilering.

Breder gezien constateren we dat op tal van werklocaties in de A7 corridor momenteel geen optimale afstemming en wisselwerking bestaat tussen het type bedrijf dat ergens is gevestigd (of zich kan/mag vestigen) en de ruimtelijke condities van een specifieke locatie. Ook het extensieve grond- en ruimtegebruik van de werklocaties is een aandachtspunt. Hier liggen mogelijkheden om vanuit intensiever en slimmer ruimtegebruik, de toekomstbestendigheid van de werklocaties te verbeteren.



3

Trends en opgaven



Driebondbos



Zonneveld Roodehaan

Landschap - leeg is niet onbestemd

Op het kaartje hiernaast zijn de grote opgaven te zien die spelen in het projectgebied. In dit hoofdstuk lopen we deze opgaven thematisch langs. We kijken naar de ruimtelijke gevolgen en de trends. Het kaartje toont aan dat het soms nu nog 'lege' landschap zeker niet onbestemd is. En dat bijvoorbeeld industrie, wonen, en energie grote ruimtevragers zijn waardoor het 'langzame landschap' in de verdrinking komt. In hoofdstuk 4 krijgen deze opgaven in de integrale visie een plek.

Natuur en groen – ruimte voor bos en natte natuur

De druk op het buitengebied tussen Groningen en Hoozezand-Sappemeer is groot. Honderden huizen zijn in aanbouw of staan op de planning; er is ruimte nodig voor nieuwe werkterreinen en tegelijkertijd willen mensen ook nog graag recreëren in het gebied. Al deze opgaven met elkaar combineren is een complexe puzzel en vraagt om een integrale aanpak, en - voortbouwend op het Groenplan Groningen (Vitamine G, 2020) - om 'meer, beter, en bereikbaarder groen'. Groen waar de mens van kan genieten, maar dat ook essentieel is voor planten en dieren in het gebied. Dat vraagt om het respecteren van waardevolle natuurwaarden, en het beschermen van groengebieden in de planontwikkeling.

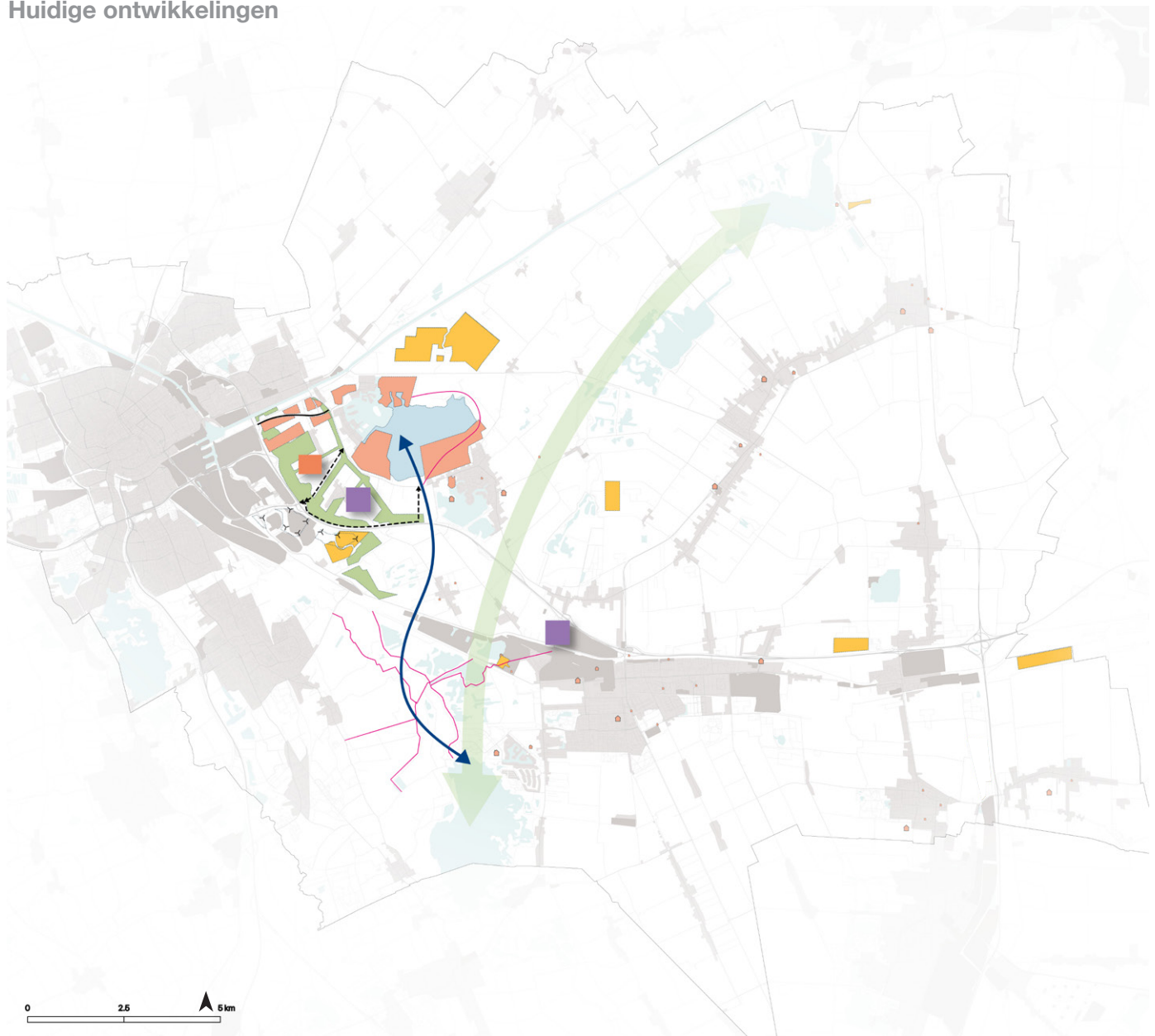
Groene opgaven kunnen ook verbonden en gestapeld worden: bijvoorbeeld door de wens van de bewoners van de MEERdorpen voor een 'geluidsbos', ook in zetten voor de CO₂-opgave, en zo in te

richten dat het ook plek biedt aan natuur en recreatie. Ook de aanleg van een vaarverbinding biedt kans voor meekoppeling; grote boten en natuur zijn moeilijk te combineren, maar als een waterloop breed genoeg is voor een kano, kan er ook een otter doorheen.












Energietransitie en de CO₂-opgave

Beide gemeenten voelen een grote verantwoordelijkheid voor het leveren van een bijdrage aan de energietransitie. De gemeente Groningen heeft de ambitie om al in 2035 energieneutraal te zijn. De gemeente zoekt naast het volleggen van daken met zonnepanelen, ruimte voor de productie van zonne-energie via (tijdelijke) veldopstellingen, en ruimte voor windmolens. De gemeente Midden-Groningen biedt geen ruimte voor extra windmolens, en kiest uitsluitend voor opwekking van zonne-energie. Het is in het belang van het waardevolle buitengebied om de energieopgave te blijven zien als onderdeel van de opgave om de uitstoot van CO₂ terug te brengen. Aan de reductie van uitstoot van CO₂ kan ook worden bijgedragen door het tegengaan van bodemdaling van de veengebieden, en het aanleggen van nieuw bos. In het Groenplan Groningen (Vitamine G, 2020) wordt gepleit voor een integrale benadering, waarbij de ontwikkeling van een energielandschap hand in hand gaat met de versterking van groenblauwe kwaliteiten, die uitnodigen tot multifunctioneel gebruik.

Huidige ontwikkelingen



Legenda

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Zoekgebied woningbouw (planfase varieert) |  | 2x een vierkant van 40 hectare als indicatie voor netto oppervlakte van nieuwe uitleglocaties. Locatie van vierkanten is willekeurig gekozen. |
|  | Woningbouwontwikkeling Midden Groningen
<10 woningen, 10-20 woningen, 20< woningen |  | Indicatie voor de oppervlakte van een woonwijk met 600 woningen in Meerstad zuid. Locatie willekeurig gekozen. |
|  | Geplande zonnevelden (planfase varieert) |  | Doorlopende natuur in veengordel |
|  | Initiatief geluidsbos van bewoners |  | Gepland windpark |
|  | Vaarverbinding Zuidlaardermeer-Woldmeer | | |
|  | Plannen voor nieuwe fietsverbindingen | | |
|  | Plannen voor nieuwe ontsluitingswegen | | |



Project de Waterbatterij, onderdeel van Sponsland (B+B, 2021)

Wegen en paden

Om het groeiende Meerstad goed te kunnen ontsluiten, zijn nieuwe wegen nodig. De centrale ontsluiting in Eemkanaalzone 4 is in voorbereiding. Aanvullend hierop zijn nog meerdere opties mogelijk zoals een weg parallel aan de A7 die Meerstad vanuit het zuiden moet ontsluiten, of een weg in het verlengde van de Europaweg in de richting van Klein Harkstede. Voor welke optie(s) uiteindelijk ook wordt gekozen, deze nieuwe wegen zullen het buitengebied doorkruisen en moeten daarom op een zorgvuldige manier worden ingepast.

Naast wegen voor gemotoriseerd verkeer is er ook een grote wens voor de recreatieve ontsluiting van het buitengebied. Voor het

Groningse deel zijn in 'Next City' en in het Groenplan nieuwe routes voorgesteld. Deze moeten de verbinding tussen stad en ommeland verbeteren. Ook wordt in het Groenplan de wens voor dorpsrondjes benoemd. Deze wens voor een toegankelijk landschap speelt ook in Midden-Groningen, waar onder andere in 2017 een plan is gemaakt voor Foxhol en omgeving door Buro Harro. Doel: oude dijken rondom het Zuidlaardermeer toegankelijk maken voor recreanten. Ook is in 2021 door bureau B+B een plan gemaakt voor het gebied als 'waterbatterij', waarin wordt voorgesteld om het gebied ten oosten van de Hondsrug weer te transformeren tot een moerasgebied, waarmee kansen ontstaan voor waterberging, biodiversiteit en recreatie.



Referentiebeeld combinatie van vaarverbinding, fietsverbinding, en natuurvriendelijke oevers

Varen

De provincie Groningen heeft een uitgebreide vaarwegeninfrastructuur voor zowel beroepsvaart als de recreatievaart. Die bestaat uit verschillende kanalen die het nu al mogelijk maken om te varen van het Schildmeer naar het Zuidlaardermeer. Niet alleen Groningers bevaren met een boot de eigen vaarwegen (intern vaartoerisme). Het zijn vooral vaarrecreanten van elders die hier gebruik van maken.

Vaarrecreatie is een sector van toenemend economisch belang. De vaarrecreant vaart niet alleen belevingsvol van a naar b, maar gedraagt zich, eenmaal aangemeerd, als elke andere verblijfstoerist. Vaarrecreatie draagt daarmee bij aan de vrijetijdseconomie, en kan ook bijdragen aan de leefbaarheid van een gebied en de kwaliteit van de woonomgeving. Na een aantal jaren waarin de economische crisis ook merkbaar is geweest in de watersportsector, schaffen steeds meer mensen een sloep of een jacht aan. De boten worden steeds groter en comfortabeler. Dit betekent bredere scheepsrompen, stahoogte en meer ruimte in de kajuit met meer voorzieningen aan boord. De COVID-pandemie heeft ervoor gezorgd dat veel meer Nederlanders in eigen land zijn gaan varen en daarmee ook de waterrijke provincie Groningen hebben ontdekt. Bovendien zal met de groei van Meerstad ook het aantal botenbezitters toenemen. Vaarrecreatie zit sterk in de lift en de drukte op de vaarwegen neemt toe. Dit leidt op vaarwegen die ook dienen voor de beroepsvaart zoals het Eemskanaal, tot meer ongewenste en onveilige situaties.

Sloepvaren wordt populair. In diverse regio's zijn sloepnetwerken ontwikkeld of in ontwikkeling. Dit blijkt een interessante vorm van varen te zijn om het stedelijke en landelijk gebied te verbinden. Er is ook een groeiende belangstelling voor elektrisch varen, en voor nog lichtere vormen van waterrecreatie als kanoën en suppen. Deze vormen van varen zijn vaak mogelijk op plekken die vanwege natuurdoelstellingen beperkt toegankelijk zijn.

De vaarrecreant vraagt een gedifferentieerd aanbod. Enerzijds is er de behoefte aan rust en stilte in de natuur. Anderzijds wordt het varen steeds meer gecombineerd met andere activiteiten, zoals wandelen, fietsen, stedelijk bezoek, cultuur en winkelen. En al wordt er wel meer het hele jaar door gevaren, toch is er nog steeds sprake van een watersportseizoen.

De vaarwegbeheerders moeten inspelen op deze trends en ontwikkelingen door de vaarwegeninfrastructuur te onderhouden en uit te breiden of, waar nodig, aan te passen. Verder dient er aandacht te zijn voor de toenemende beroepsvaart in de provincie Groningen die niet samengaat met de recreatievaart.

Wonen

Binnen het projectgebied zullen de komende jaren veel nieuwe mensen komen wonen: de plannen voor Eemskanaalzone 4 (EKZ4) en Meerstad-Zuid zijn in ontwikkeling, en ook Meerstad-Oost staat op de planning. Tevens zullen de Scandinavische havens in de gemeente Groningen worden getransformeerd met ruimte voor wonen en werken en zal in Europapark programma worden toegevoegd. Ook binnen de gemeente Midden-Groningen wordt in het kader van de verstedelijkingsopgave gekeken naar locaties voor het ontwikkelen van woningen. In een huizenmarkt die onder hoge druk staat, zijn er kansen om onderscheidende leefomgevingen te ontwikkelen. Goed bereikbare multimodaal ontsloten locaties lenen zich bij uitstek voor het ontwikkelen van hogere bebouwingsdichtheden en mix van functies. Binnen Nederland is er een groot arsenaal van eengezinswoningen, maar die sluiten steeds minder vaak aan bij de vraag door de veranderende bevolking. Mensen wonen steeds vaker alleen, met zijn tweeën, of leven in samengestelde gezinnen die gedurende de week wisselen van grootte. Daar komt bij dat door COVID het besef is gegroeid dat een fraai landschap en aantrekkelijk groen op fiets- of loopafstand broodnodig zijn.



Meerstad vol in ontwikkeling

Werken

De economie en de ruimtelijke kanten hiervan (werklocaties) zijn de komende jaren aan verandering onderhevig. Hieronder een overzicht van de belangrijkste opgaven voor de economie als geheel en specifiek voor het projectgebied:

- **Behoefte aan zowel gemengde als monotone bedrijfslocaties**

Het visiegebied kenmerkt zich door primair monofunctionele werklocaties zonder onderscheidende profilering ten opzichte van elkaar. Dit, terwijl de vraag naar ruimte voor 'werken' de komende jaren verandert en steeds meer afwijkt van het ouderwetse stramien van strenge scheiding van functies en het ontwikkelen van monofunctionele gebieden. Multifunctionele, intensiever gebruikte gebieden brengen dynamiek, verkleinen de woon-werkafstand, bevorderen OV- en fietsgebruik, vergroten de sociale veiligheid en zijn daarmee over het geheel vaak 'duurzamer'. Als gevolg van de opkomst van multifunctionele plekken ontstaat er in de markt voor bedrijfsruimte een tweekoppigheid. Aan de ene kant kan een steeds groter deel van de bedrijven zich in een multifunctioneel gebied vestigen, mits de randvoorwaarden – zoals ontsluiting, type vastgoed en betaalbaarheid – goed zijn. Aan de andere kant blijft er een groep van bedrijven die echt op monofunctionele bedrijventerreinen aangewezen zijn, zoals (circulaire) industrie, (stads)logistiek en andere bedrijven met een grote verkeersaantrekkende functie of hoge mate van omgevingshinder. Voor beide vormen zal een behoefte blijven bestaan.

- **Kennis en productie bedienden kansen voor duurzame toekomst**

De transitie naar een circulaire, duurzame economie is door het Rijk van nationaal belang verklaard in de NOVI. Dat vraagt om economische vernieuwing en innovatie en levert nieuwe businesscases op: nieuwe (internationale) markten, meer samenwerking in productketens en minder primair grondstoffengebruik. De zwaardere bedrijven uit de circulaire economie, zoals recyclers, vragen om multimodaal ontsloten bedrijfskavels, bijvoorbeeld aan een van de havens. Volumineuze grondstoffenstromen kunnen namelijk gemakkelijker worden vervoerd over spoor of over water. Dat is met name relevant



Gedeelde voorzieningen: eventspaces en horeca, Strip High Tech Campus Eindhoven



Gedeelde maakplaatsen



Gedeelde mobiliteit



Gedeelde werkruimtes en materieel, RDM Campus Rotterdam

voor grote bouwmaterialen-, grondstoffen-, recycling- en overige industriële bedrijven aan het (Oude) Winschoterdiep, alsmede voor het gebied zelf. Daarnaast wordt de noodzaak steeds groter om productie en kennis met elkaar te verbinden, ook fysiek-ruimtelijk. Innovatie is te complex om onder één dak plaats te vinden, dus bedrijven en kennisinstellingen, of abstracter: productie en kennis, moeten elkaar in toenemende mate opzoeken om de transitie te kunnen maken.

- **Kansen voor watergebonden bedrijvigheid**

Het (Oude) Winschoterdiep, een van oudsher kenmerkende as waaraan industrie zich heeft gevestigd, beschikt over een Vaarklasse IV en is daarmee slechts beperkt geëquipeerd voor de relatief steeds vaker gebruikte, grote(re) vaarklasse Va/b voor bulk- en containerschepen in de hedendaagse binnenvaart. Om efficiënter te kunnen vervoeren zullen de komende jaren binnenvaartschepen steeds groter van omvang (in lengte en breedte) worden. Dat stelt steeds hogere eisen aan de Nederlandse binnenvaartwegen en binnenhavens. Onderzoek laat zien hoe de schaalvergroting de afgelopen jaren heeft doorgezet. De verwachting is dat deze trend doorzet. De omvang van de tonnage aan droge bulkgoederen en aantallen containers is toegenomen in 'grote' (vaarklasse Va en Vbo) en 'bovenmaatse' (vaarklasse \geq VI) schepen en afgenomen in 'kleine' en 'middelgrote' schepen. Dat leidt tot een behoefte aan langere kades, meer manoeuvreerruimte en meer diepgang in de havenmonden voor toekomstbestendige watergebonden terreinen.

- **Schuifopgave: verplaatsings- en vervangingsvraag**

De economische activiteit op meerdere bedrijventerreinen in met name Midden-Groningen is door de jaren heen voor een deel steeds minder verenigbaar geworden met de woonomgevingen nabij, vanwege omgevingshinder en verkeerintensiteit. Dat levert een zogenaamde 'verplaatsingsvraag' op, waarbij hinder veroorzakende economische functies bij voorkeur moeten worden herplaatst ten faveure van een prettig woon- en leefklimaat in de nabijgelegen linten.

- **Ruimtelijke opgave**

Daarnaast zorgt de verstedelijkings- en woningbouwopgave voor een ruimtelijke opgave. In beide gemeenten wordt gezocht naar locaties om de woningbouwambities voor de komende jaren te realiseren, bij voorkeur binnenstedelijk en/of aansluitend op de bestaande kern. Daardoor komt ook transformatie van de bestaande bedrijventerreinen in beeld. Vanuit economisch perspectief levert dat een ruimtelijke opgave op: de benodigde ruimte vraag van bedrijven neemt de komende jaren eerder toe dan af, dus onttrekking van het aanbod leidt tot een zogenaamde 'vervangingsvraag' die elders zou moeten worden gefaciliteerd.

- **Uitbreiding en/of herontwikkeling**

Tot slot wordt voor de komende jaren nog een uitbreidingsvraag voorzien, die met name in Groningen afkomstig is vanuit autonome groei van de economie en daarnaast (vooral in Midden-Groningen) van impulsen van buitenaf, zoals grootschalige logistiek of industrie. Daar tegenover staat dat er in beide gemeenten in het projectgebied vrijwel geen bedrijfsgrond meer beschikbaar is om de uitbreidingsvraag of de verplaatsings- en vervangingsvraag te faciliteren. Wil men de economische potentie van het gebied verzilveren, dan vraagt dit, zeker in combinatie met de landschappelijke en stedelijke ambities, om schuifruimte, en om slimme ruimtelijke oplossingen.



Werkterrein Euvelgunne



Scandinavische Havens aan het Winschoterdiep



Bedrijventerrein Martenshoek-Foxhol dicht op het lint van Martenshoek



Werkterrein Foxhol langs het Winschoterdiep

4

Ruimtelijke visie

Het gebied tussen Groningen en Hoogezand-Sappemeer staat op een belangrijk kruispunt in zijn ontwikkeling. Op dit moment zijn er worden er door verschillende initiatiefnemers en partijen plannen voor delen van het gebied gemaakt. Soms overlappen deze elkaar, zoals we in hoofdstuk 3 zagen. Veel van die plannen leggen claims op het open landschap. Zonder goede afstemming van die plannen op elkaar en op de bestaande landschappelijke kwaliteiten, en zonder goede regie, zal het gebied onder de voet worden gelopen en zullen veel van de bestaande kwaliteiten verdwijnen. Dat is niet in het algemeen belang. Daarom schetsen wij in dit ruimtelijk perspectief hoe de plannen gezamenlijk kunnen leiden tot een aantrekkelijk gebied.

Het projectgebied is een landschap voor fijnproevers, geen allemansvriend. Vergeleken met bijvoorbeeld de Hondsrug heeft het minder natuurlijke charme en de vele gaswinningslocaties die vanaf de jaren '50 zijn aangelegd hebben geen positieve bijdrage aan de beeldvorming van het gebied geleverd. Dit imago zegt overigens niets over de daadwerkelijke kwaliteit van het landschap, want met een geduldige blik zie je een landschap met een zeer interessante geschiedenis, hoge natuurwaarden en bijzondere structuren. De moeilijk zichtbare of niet erkende kwaliteiten, hebben ervoor gezorgd dat de weerstand tegen grote ontwikkelingen minder groot is dan elders in de regio, met als gevolg dat niet elke in het gebied terechtgekomen functie of ontwikkeling hier goed past, of ruimtelijk even duurzaam is. In de gemeente Groningen kenmerkt het gebied zich bijvoorbeeld door een niet erg fraaie stadsrand waar bedrijven een plek vinden die elders in de stad niet welkom zijn. Denk aan de vuilstort, zonnevelden en windmolens. Ook vanuit Midden-Groningen ontstaat een vergelijkbare beweging: aan de randen wordt nagedacht over nieuwe werkterreinen en is recent een groot zonnepark geopend.

De combinatie van veel ruimte, veel opgaven/ontwikkelingen, en weinig maatschappelijke aandacht, heeft ervoor gezorgd dat de druk op het gebied verder heeft kunnen toenemen. Dat terwijl het gebied hoge waarden bezit en er veel is om te beschermen. Nietsdoen is geen optie. Er zijn stappen nodig om dit bijzondere en diverse cultuurlandschap te beschermen en verder te ontwikkelen. Hierbij moet altijd gestreefd worden naar maximaal maatschappelijk

rendement op geïnvesteerd gemeenschapsgeld met het oog op de lange termijn, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Daarbij volgen we twee sporen:

- **Het verbeteren van de kwaliteiten van het landschap, de bijzonderheden ervan beter tot expressie brengen en het landschap beter toegankelijk maken.**

In het ruimtelijk perspectief voegen wij daarom structuren toe die het landschap versterken en sturing geven aan nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast maken we nieuwe verbindingen zodat de stedeling het gebied goed in kan, de dorping makkelijk op een aangename manier de stad in kan, en er ook nieuwe kleine rondjes ontstaan. Door dit te doen, wordt het gebied aantrekkelijker, beter leesbaar en zo ook meer geliefd. Dat is natuurlijk in het voordeel van de inwoners in het gebied, voor de mensen rondom, de biodiversiteit, maar ook voor het vestigingsklimaat voor bedrijven, hetgeen de studie Blind Spot onderschrijft (vereniging Deltametropool, 2016).

- **De nieuwe ontwikkelingen kritisch bezien, waar mogelijk met elkaar combineren, verdichten van de bestaande stad en nieuwe programma's zo veel mogelijk inzetten als instrument om de bestaande kwaliteiten te verbeteren.**

Zoek geen ruimte voor programma, maar zoek naar kansen om met nieuw programma te bouwen aan een aantrekkelijke stad, aantrekkelijke dorpen en een aantrekkelijk landschap. Dit ruimtelijke perspectief is daarmee geen groenblauw maatpak voor het buitengebied waarbinnen allerlei opgaven kunnen landen, maar koerst bijvoorbeeld juist op het transformeren van bestaande werkterreinen om zo de druk op het buitengebied te verlichten. Op een leeg veld beginnen, lijkt makkelijker en goedkoper dan het transformeren van het bestaande. Dat is echter schijn. Op de lange termijn spaar je juist veel geld uit door te kiezen voor transformatie van bijvoorbeeld verouderde bedrijventerreinen, omdat deze over 10 jaar nog ouder zijn, en dan alsnog aan herstructurering toe zijn, terwijl de weilanden dan inmiddels volledig zijn. In het hoofdstuk Ruimtelijke economie komen we hierop terug.

Vijf ambities voor verdere ontwikkeling

Op de volgende pagina's lichten we de ruimtelijke visie verder toe aan de hand van vijf ambities die als

leidraad dienen voor een duurzame, kwalitatieve, en integrale ontwikkeling van het projectgebied.



5. Een samenbindend recreatief netwerk



4. Een aantrekkelijke woon- en werkomgeving



3. Een klimaatpositieve laagveengordel



2. Zachte overgang tussen stad en ommeland met sterke entrees



1. Een sterk en groen cultuurlandschap

1. Een sterk en groen cultuurlandschap

Structureer ruimtelijke ontwikkelingen aan de hand van het cultuurlandschap. Het kenmerkende lintenlandschap geeft hier meer dan genoeg aanleiding voor. Houd de linten stevig en zet ze in als structurerend element. Vanwege de openheid van het landschap betekent bouwen ook altijd dat je moet bouwen aan het landschap. Zet dus stevige landschapselementen in om nieuwe ontwikkelingen goed in te passen.

- **Houd, los van uitbreiding en inbreiding, een ruime zone rondom linten vrij van gebouwde ontwikkelingen**

De linten zijn het hart van het projectgebied, de dragers van levendigheid en van de cultuurhistorie. Om deze linten ook in de toekomst goed tot hun recht te laten komen is ruimte nodig zodat de linten 'los' blijven liggen. Martenshoek is een goed voorbeeld van hoe dit mis kan gaan. In het Ruimtelijk economisch perspectief A7/N33-regio (H+N+S, 2021) wordt een ruime maat voorgesteld: "dan blijft een dergelijke ruimtelijke 'buffer' ook levensvatbaar voor de landbouw".

- **Snelweg is 'te gast' in lintenlandschap**

De linten moeten meer op de voorgrond treden en ordenend zijn voor nieuwe ontwikkelingen, de snelweg heeft een dienende rol en loopt door het landschap, zonder hier onderdeel van te zijn. Het landschap, en daarmee ook landschapselementen als



67

Plan voor lint van Slochteren van Yttje Feddes (toen H+N+S)



Behoud ruimte in de linten als 'ademruimte'

watergangen, singels en bos, lopen door tot over de snelweg. De snelweg is tegelijkertijd ook geen kapstok voor werkterreinen. Zij staan los van elkaar. Zo voorkom je dat er een dichte 'grijze' wand ontstaat van bedrijfspanden. Een landschap zoals de Agriport langs de A7 in de Wieringermeer is niet gewenst. Nieuwe bedrijfspanden zouden daarom landschappelijk moeten worden ingepast en zich niet rechtstreeks oriënteren op de snelweg. Tegelijkertijd is het ook niet bedoeling dat er overal brede singels langs de weg komen die het zicht ontnemen. Dit is een weids landschap, en die kwaliteit moet waar mogelijk behouden blijven.

- **Voeg stevige structuren toe om het lintenlandschap te versterken en nieuw programma te structureren**

De MEERdorpen willen graag een 'gordijn' dat hen het zicht ontnemt op de A7, Stainkoeln, en de te plaatsen windmolens. Om toch de openheid van het landschap te behouden en niet de snelweg, maar de linten als structurerend element te gebruiken stellen wij een 'vitrage' van bosstroken voor. Haaks op de linten, en stevig genoeg om andere functies in zich op te nemen als wonen, werken, recreatie, en natuur. Deze stroken kunnen echt een verrijking zijn voor het landschap en passen hier ook goed: rondom de MEERdorpen hebben productiebossen gestaan, het past in een grotere lijn van bosstroken langs het lint Noorddijk – Harkstede – Slochteren met bossen als Kardinghe, het Bevrijdingsbos, en de Fraeylemaborg. Bovendien zorgt het aanplanten van bos voor het vastleggen van CO₂. Deze bosstroken kunnen bovendien sterk van karakter verschillen: van moerasbos tot voedselbos of speelbos.

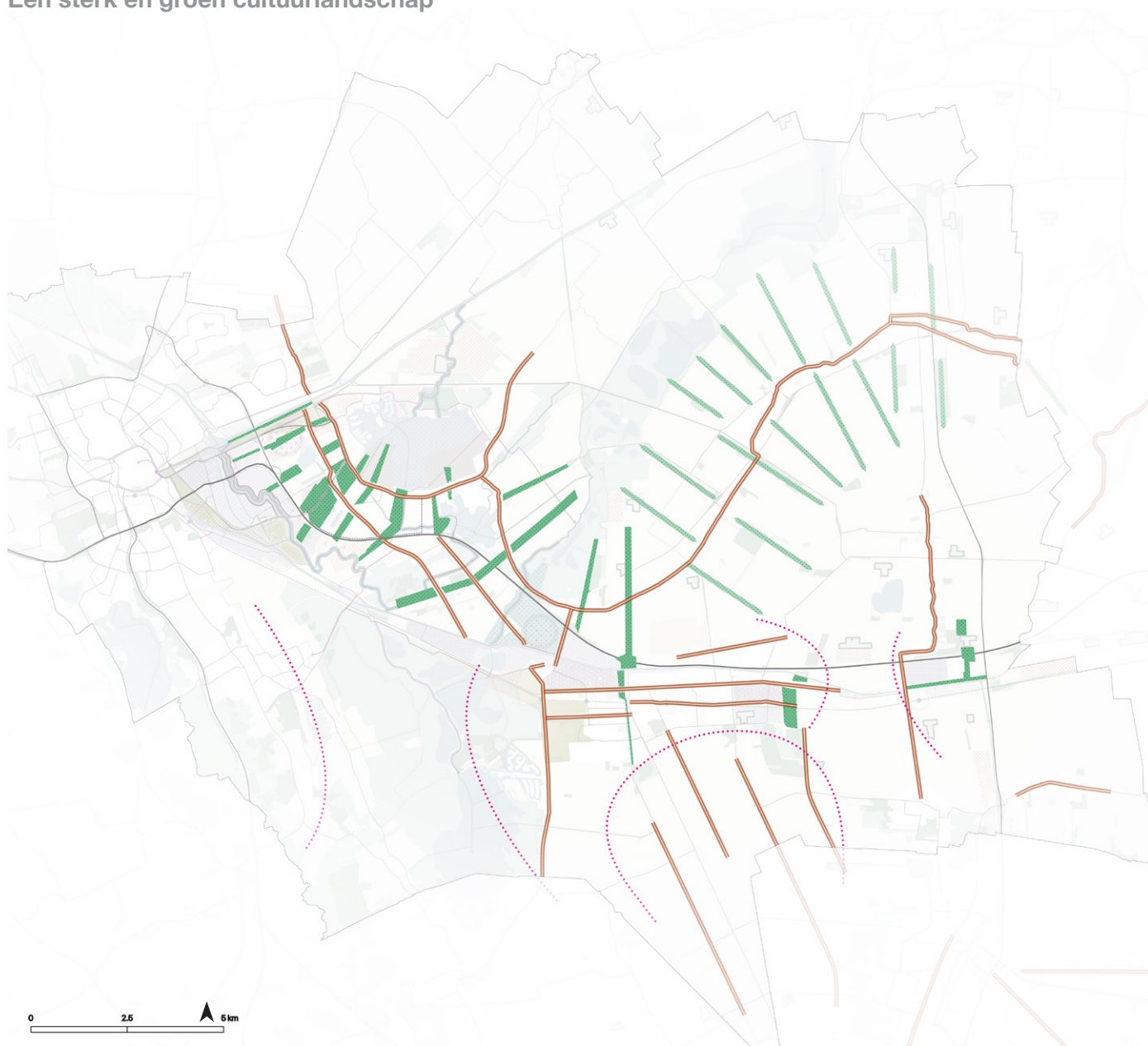
- **Behoud ruimte in de linten als 'ademruimte'.**

Zowel voor doorzicht vanuit het landschap, als vanuit het lint. Waar de bosstroken zorgen voor het opnemen van functies als wonen en werken, is het zaak de open ruimtes tussen de bosstroken vrij te houden van dergelijke functies. Deze gebieden zijn cruciaal om het landschap zowel vanuit de linten als buitengebied te blijven ervaren. De open gebieden kunnen een kwaliteitsimpuls krijgen door in te zetten op kleinschalige en lokale landbouwinitiatieven, zoals stadslandbouw of 'herenboeren'. Op deze manier krijgen de open gebieden voor meer mensen een betekenis. Door nabijheid van de stad liggen er in Meerstad-zuid kansen voor dergelijke initiatieven. Het behouden van een duidelijke structuur van open en gesloten gebieden is uiteindelijk ook een politieke verantwoordelijkheid.





- **Behoud grote open ruimten**

De grote open agrarische landschappen ten noorden van de A7, tussen Hoogezand en Groningen, en rondom Sappemeer, zorgen ervoor dat de steden en dorpen los van elkaar blijven liggen en zijn van structurele betekenis op provinciaal niveau. Bundeling en concentratie van economische ontwikkeling in en aan de bestaande economische complexen aan de zuidzijde van de A7 is als ruimtelijk principe belangrijk.

Een sterk en groen cultuurlandschap



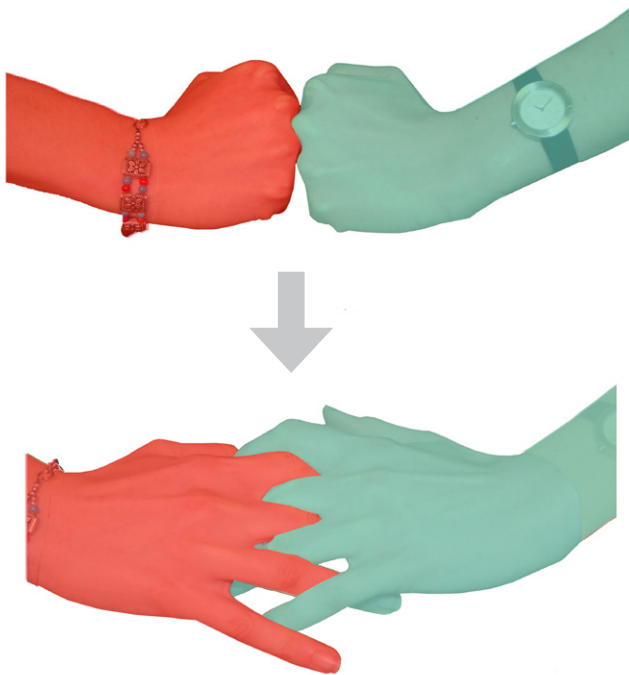
Legenda

-  *Historische woonlinten behouden en verstevigen*
-  *Benadrukking lintstructuur met haakse bosstroken*
-  *Benadrukking lintstructuur met haakse bosstroken (indicatief)*
-  *Beschermen van open ruimte*

2. Zachte overgang stad en ommeland met sterke entrees

Maak een helder, groen, robuust netwerk van groenblauwe 'entrees' en groene lobben, zodat de stedeling op een aangename manier naar buiten kan en natuur naar binnen, en geef die planologische bescherming.

- **Geef voldoende ruimte aan groenblauwe verbindingen**
Cruciaal is dat verbindingen voldoende maat krijgen en robuust genoeg zijn, zodat dieren niet worden verstoord door recreanten. Bij de nieuwe vaarverbinding is dit een aandachtspunt zodat varen en natuur hand in hand kunnen gaan. De nieuw aan te leggen Hunze-zone door de zonneuwe bij Roodehaan is een aandachtsgebied.



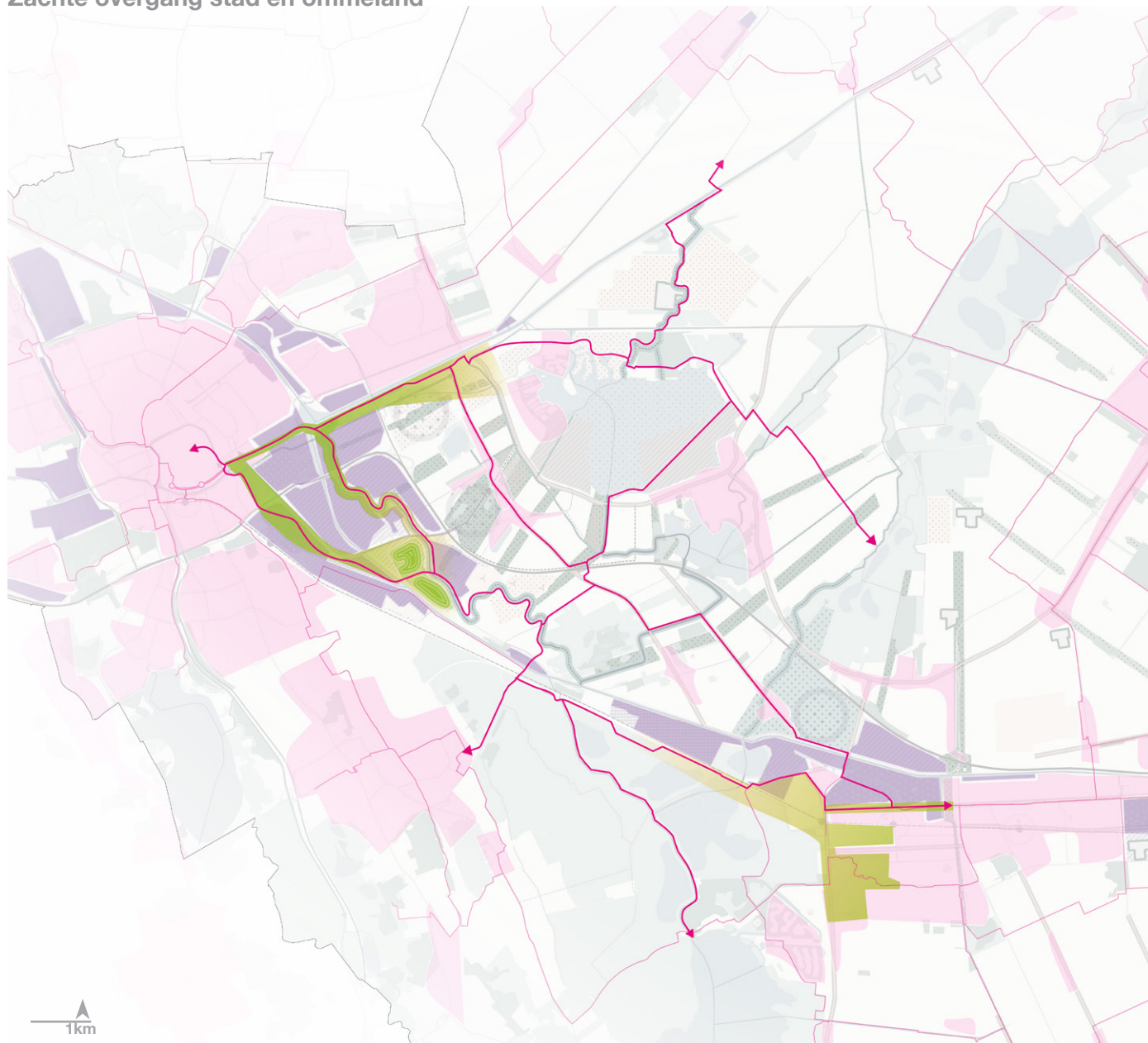
Zachte overgang tussen stad en ommeland







De Amstelscheg, een groenblauwe ingang naar het centrum van de stad Amsterdam

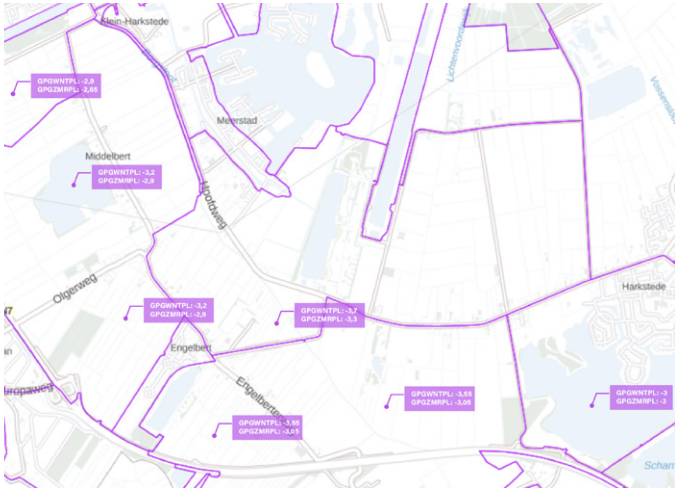
- **Maak overgangen van stad/dorp-landelijk gebied zachter door aandacht te geven aan het groen vormgeven van de wijk- of dorpsrand.**
- **Maak van groenblauwe entrees projectoverstijgende opgaven**
De stad Groningen en Hoogezand-Sappemeer kennen diverse groene en groenblauwe entrees die nu al kwaliteit hebben, maar ook onder druk staan. Dat geldt voor de Hunze-entree, de Driebondsentree, de Kropswolde-entree, die elk op hun eigen manier een menging zijn van recreatie, natuur en andere functies. Wij zien deze groene entrees als geleidelijke overgangen van stad naar landschap, die erg kansrijk zijn, maar door hun relatieve openheid ook onder druk staan vanuit verschillende kanten. Een projectoverstijgende aanpak is noodzakelijk om de geleidelijke overgang voor mens en dier in stand te houden en te verbeteren.
- **Zoek naar nieuwe mogelijkheden voor groenblauwe entrees**
Aan de oostkant van Groningen is de stadsrand teveel 'dichtgesmeerd' met beperkte oost-west verbindingen. De Euroborgentree biedt kansen om een nieuwe verbinding te creëren tussen het centrum van Groningen en het buitengebied.
- **Behoud waardevol groen als brongebied**
Wees zuinig op de natuurkwaliteit die al aanwezig is in het gebied. Natura2000- en NNN-gebieden zijn al beschermd, maar ook gebieden als het Driebondsbos, de Hunze, en bossen rondom Hoogezand-Sappemeer, zijn belangrijke natuurkernen en 'natuurbronnen' voor de omgeving van waaruit bijvoorbeeld vogels zich verder verspreiden. Het kan jaren duren voordat de kwaliteit van bodemleven of het vogelbestand zich elders heeft gevormd.
- **Maak van tijdelijke grijze functies op termijn weer groen landschap**
Zonnepanelen in veldopstelling zijn tijdelijke invullingen die 20-25 jaar blijven staan. Zie deze tijdelijkheid als een kans om op termijn weer natuur of landbouwgrond van deze gebieden te maken als de zonnepanelen niet meer nodig zijn. Om dezelfde reden zou het interessant zijn om van Stainkoeln een park te maken als de stort 'af' is.
- **Pak infrastructuur aan als onderdeel van een integrale opgave**

Zachte overgang stad en ommeland



Legenda

-  Groenblauwe 'slagaders' en groene lobben
-  Voorstel voor hoofdfietsnetwerk dat stad en ommeland op een aantrekkelijke manier met elkaar verbindt.
-  Bedrijventerrein
-  Bewoond gebied



Vaarverbinding is een kans om het grondwaterpeil omhoog te brengen en zo het peil gelijk te trekken



Lokale landbouwinitiatieven als Herenboeren. Kleinschalige landbouw met een sterke relatie met de stad als nieuwe invulling van de veengordel



Project de Waterbatterij, onderdeel van Sponsland (B+B, 2021)

3. Een klimaatpositieve laagveengordel

Koppel opgaven aan elkaar en maak de laagveengordel klimaatpositief.

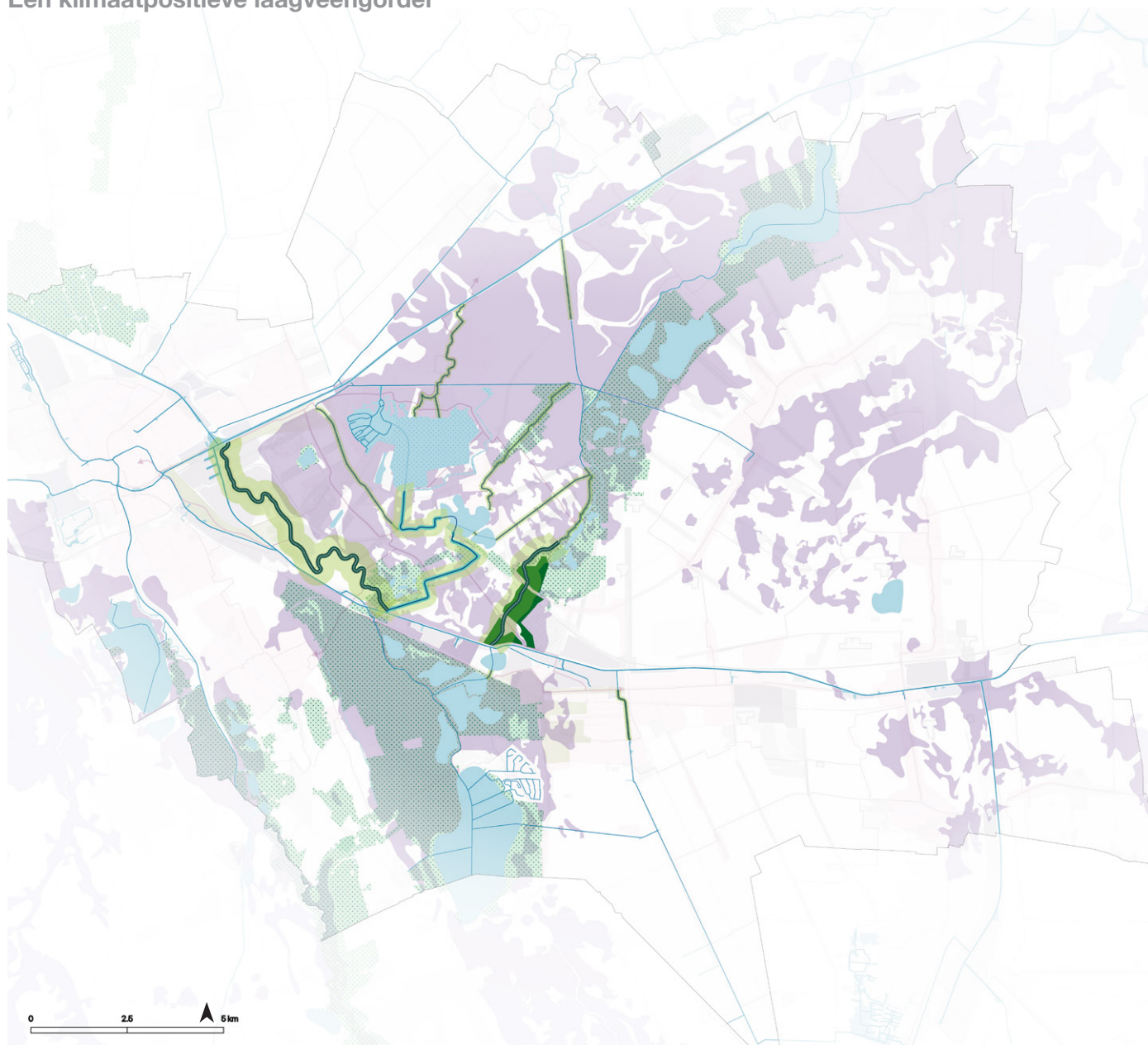
- **Zet programma in als instrument**

Het plangebied is grotendeels onderdeel van de laagveengordel die rondom de stad Groningen loopt, en is daarmee ook onderdeel van Groeninge: het initiatief om dit gebied de eerste klimaatpositieve regio van Nederland te maken. Gebruik opgaven en programma als instrument om aan Groeninge te bouwen, bijvoorbeeld de vaarverbinding. Een vaarverbinding is een grote investering (meer hierover in hoofdstuk 5). Maar door de verbinding als middel te zien om bijvoorbeeld het peil op te zetten, kan de CO₂ uitstoot van het veen flink omlaag. Zo kan er een ander landschap ontstaan dat vraagt om een ander gebruik. De waterbatterij van B+B (onderdeel van Sponsstad, 2021) toont aan dat een integraal voorstel op meerdere vlakken meerwaarde kan bieden door bij te dragen aan de CO₂-opgave, de watervoorziening, het recreatieve netwerk en ecologische biodiversiteit.









- **Pak historische lijnen op als basis voor nieuwe ontwikkelingen**

De laagveengordel is het restant van een uitgestrekt veenmoeras waar riviertjes als de Hunze en de Fivel in uitmondden en weer ontsprongen. Zie de Fivel en de Hunze niet als lijn, maar als een zone, waar het peil omhoog kan voor recreatieve en natuurlijke waarde, om zo ook minder CO₂ uit te stoten.

Een klimaatpositieve laagveengordel



Legenda

-  Veengrond
-  NNN en/of N2000 gebied
-  Water
-  Bestaande vaarverbinding
-  Beekherstel Hunze en Fivel en kanoverbinding
-  Combinatie natuur- en kanoverbinding
-  Nieuwe vaarroute en natuurverbinding
-  Natuurontwikkeling Rengers-west



Dakpark, Rotterdam



Voorbeeld van een groene kade in een bedrijventerrein



IPKW, Arnhem

4. Een aantrekkelijke en toekomstbestendige werk- en/of woonomgeving

Draag zorg voor een aantrekkelijke leefomgeving die adaptief is voor toekomstige ontwikkelingen.

- **Intensiever bestaande werklocaties**

Het extensieve grond- en ruimtegebruik van veel bedrijventerreinen biedt potentie voor een intensiever en slimmer ruimtegebruik. De bebouwing is veelal beperkt in bouwhoogte en er is veel ruimte tussen bestaande bebouwing. Het relatief grote oppervlak onbebouwd terrein wordt verklaard vanuit logistiek, parkeren, en opslag. Inzetten op het maximaliseren van de bebouwingsfootprint en het stapelen van programma's behoort tot de mogelijkheden.

Ook valt winst te behalen in het gebruik door personen in relatie tot het vloeroppervlak. Strategische locaties zouden ingezet kunnen worden voor intensiever gebruik, meer of minder arbeidsplekken per vloeroppervlakte en de mogelijkheid om menging met wonen wel of niet wenselijk te laten zijn.

- **Verdicht en mix functies rond stationslocaties**

Zowel in de gemeente Groningen als Midden-Groningen zijn er stationslocaties binnen de A7-zone die zowel in het kader van de verstedelijkings/woningbouwopgave als de ruimtelijk economische opgave interessant zijn voor doorontwikkeling. Goed bereikbare OV- en multimodale locaties zijn schaars, maar waardevol. Dit zijn de bronpunten waar gemengde levendige gebieden kunnen ontstaan met een prettige balans tussen werken, wonen en voorzieningen. Door voort te bouwen op bestaande kwaliteiten kunnen onderscheidende ruimtelijke milieus worden gerealiseerd, passend bij een dorps of sterker stedelijk karakter.

- **Transformeer achterkanten naar voorkanten**

Wanneer vanuit de (stedenbouwkundige) ruimtelijke structuur naar de lange lijnen wordt gekeken, zie je de waarde van verschillende (identiteits)dragende elementen: waterwegen, dorpslinten, ontsluitingswegen. Deze kunnen ook een andere betekenis krijgen en daarmee een aanjager voor ontwikkeling worden. Het zou een kwaliteitsprong zijn als verschillende gebieden die nu feitelijk met hun achterkant naar zo'n structuur zijn georiënteerd, qua adressering kunnen worden omgekeerd. Zo'n contextuele heroriëntatie biedt de kans veel betekenisvollere ruimtelijke relaties te leggen tussen programma's en hun omgeving. We zien verschillende mogelijkheden: functionele

ontsluitingswegen die levendige stads- op dorpsstraten kunnen worden, rafelranden waar landschappelijke structuren met groenblauwe kwaliteiten een recreatieve en ecologische meerwaarde bieden in samenhang met bebouwd gebied.

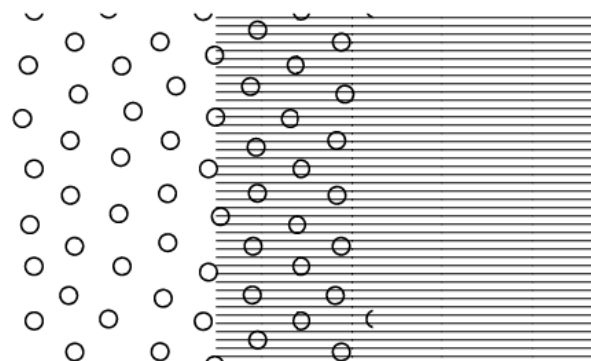
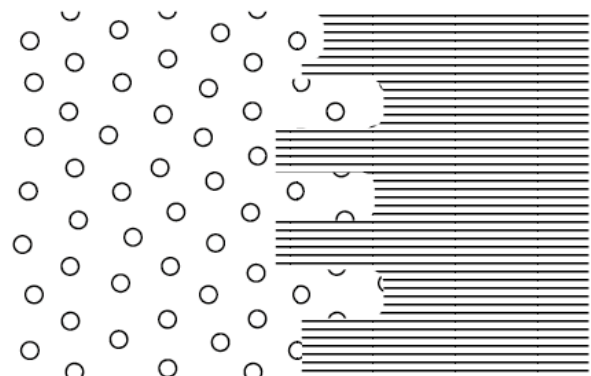
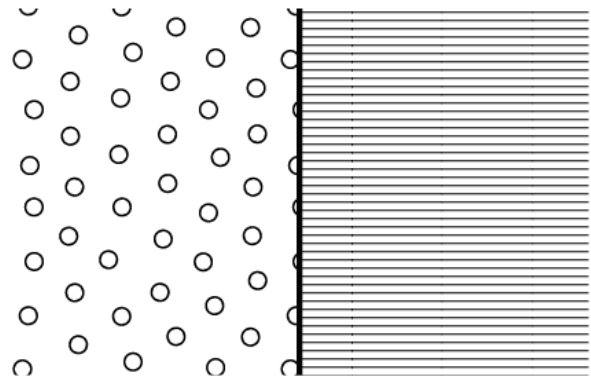
- **Creëer zorgvuldige overgangen tussen bebouwd en onbebouwd gebied**

Het versterken van stad-landrelaties is op alle schaalniveaus van belang. Op diverse plekken zijn werklocaties aan groengebieden gelegen, waarbij vanuit een strategisch oogpunt de kwaliteiten en potenties integraal benaderd moeten worden. Het type overgang is specifiek per afzonderlijke locatie. Maar hoewel elke locatie verschillend is, kan voor de vormgeving van de overgang worden teruggevallen op drie kwalitatieve basisconcepten. We onderscheiden de volgende concepten voor de manier waarop werklocatie en landschap elkaar ruimtelijk ontmoeten:

Harde overgang (grens): Hierbij zijn groengebied en werklocatie direct tegen elkaar gelegen. Er is een heldere aanwijsbare grensovergang. De domeinen raken elkaar waarbij het contrast tussen beide omgevingen wordt opgezocht, en bijvoorbeeld waardevolle natuur niet mengt met bedrijvigheid.

Graduele overgang (overloop): Een zachte overgang waarbij groen en werkgebied subtiel in elkaar over gaan. Het groen loopt overal door het werkgebied in, en functies vanuit het werkgebied staan losjes in een landschappelijke setting.

Tussenzone (verwerven): Dit concept kan op verschillende wijzen uitwerking krijgen. De tussenzone is in die zin ook een tussenvorm ten opzichte van de vorige twee. Het kan een buffer zijn, maar ook als 'vingerlas' werken. Daarmee wordt het contactoppervlak gemaximaliseerd. Aan de randen van het werkgebied wisselen groen en werkgebied elkaar af. Door dit principe reiken groene routes ver in het werkgebied.



*Schematisch voorbeeld van drie soorten overgangen tussen bebouwd en groengebied.
1. Hard. 2. Verwerven. 3. Gradient*



Historische inspiratie voor nieuwe fietsverbinding. Een doorlopend pad langs de Hunze. In rood de 'missing links'



Dorpsrondjes rondom woonkernen zorgen voor een gezonde omgeving en binding met het landschap



Vaarverbindingen bieden mogelijkheden om het recreatief netwerk te versterken, ook voor wandelaars en fietsers (meer hierover in hoofdstuk 5)

5. Een samenbindend recreatief netwerk

Versterk het recreatief netwerk en daarmee de connectie tussen stad en ommeland.

- **Ontsluit het buitengebied**

Focus op de groene entrees die de relatie stad-landelijk gebied-dorp versterken. Deze kunnen als landschappelijke parkzones voor multifunctioneel gebruik worden ingezet (voedsel, recreatie, natuur, water etc). Soms is het enkel aanleggen van nieuwe paden voldoende voor een goede ontsluiting van bijzondere plekken waar een fietser of wandelaar moeilijk kan komen. De recreant moet echter niet overal kunnen komen. Vooral in het Natura 2000-gebied rondom het Zuidlaardermeer is veel kwetsbare natuur. Mogelijk zijn er wel kansen voor nieuwe paden die langs de gebieden gaan. Bijvoorbeeld over huidige dijkes die de natuurlandschappen van elkaar scheiden.

- **Leg doorgaande fietsverbindingen aan vanuit de groene entrees van de stad**

Naast de entreefunctie A7 zorgt de snelweg, en aanverwante bedrijvigheid, ook voor een barrière tussen stad en het groene buitengebied. Maak daarom groene aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen langs cultuurhistorisch waardevolle lijnen om dorp, stad en landelijk gebied met elkaar te verbinden. Zet onder andere in op een aantrekkelijke fietsverbinding van Groningen naar Hoogeveen door de voorgestelde entreegebieden. In het Groenplan van Groningen wordt voorgesteld om deze routes aan te planten met bomen en kruidenrijke vegetaties, passend bij het landschapstype: "De routes naar het landelijk gebied worden zo niet alleen aantrekkelijker, maar creëren ook een koelnetwerk dat frisse lucht de stad in brengt."

- **Zorg voor lokale dorpsrondjes**

Voor de bewoners van de dorpen in de gemeente is het hebben van voldoende aantrekkelijk groen voor dagelijks gebruik, het dagelijkse ommetje, van belang. Uit de diverse dorpsvisies, van onder andere Engelbert en Middelbert blijkt dat de behoefte aan dorpsommetjes groot is. Hierdoor kunnen dorpsbewoners eenvoudig genieten van het groene landelijk gebied. Gedeeltelijke openstelling van landbouwgronden kunnen bijdragen aan het ontsluiten van het landschap door er hier en daar dorpsommetjes aan te leggen. Bij het realiseren van dorpsommetjes moet er oog zijn voor natuur- en landschapswaarden, en kan er onderzocht worden of een combinatie met realisatie 'bos & hout' kansrijk is.

- **Pas nieuwe wegen en paden landschappelijk in**

De wegen in dit buitengebied – die geen bouwlinten zijn – zijn doorgaans niet beplant, maar wegen als de Hesselinklaan en de Meesterlaan rondom Westerbroek tonen aan welke kwaliteit dit kan opleveren. Biedt daarom voldoende ruimte voor natuurlijke bermen en wegbeplanting zodat ook de route zelf aantrekkelijk wordt om overheen te reizen.

Een samenbindend recreatief fiets- en wandelnetwerk

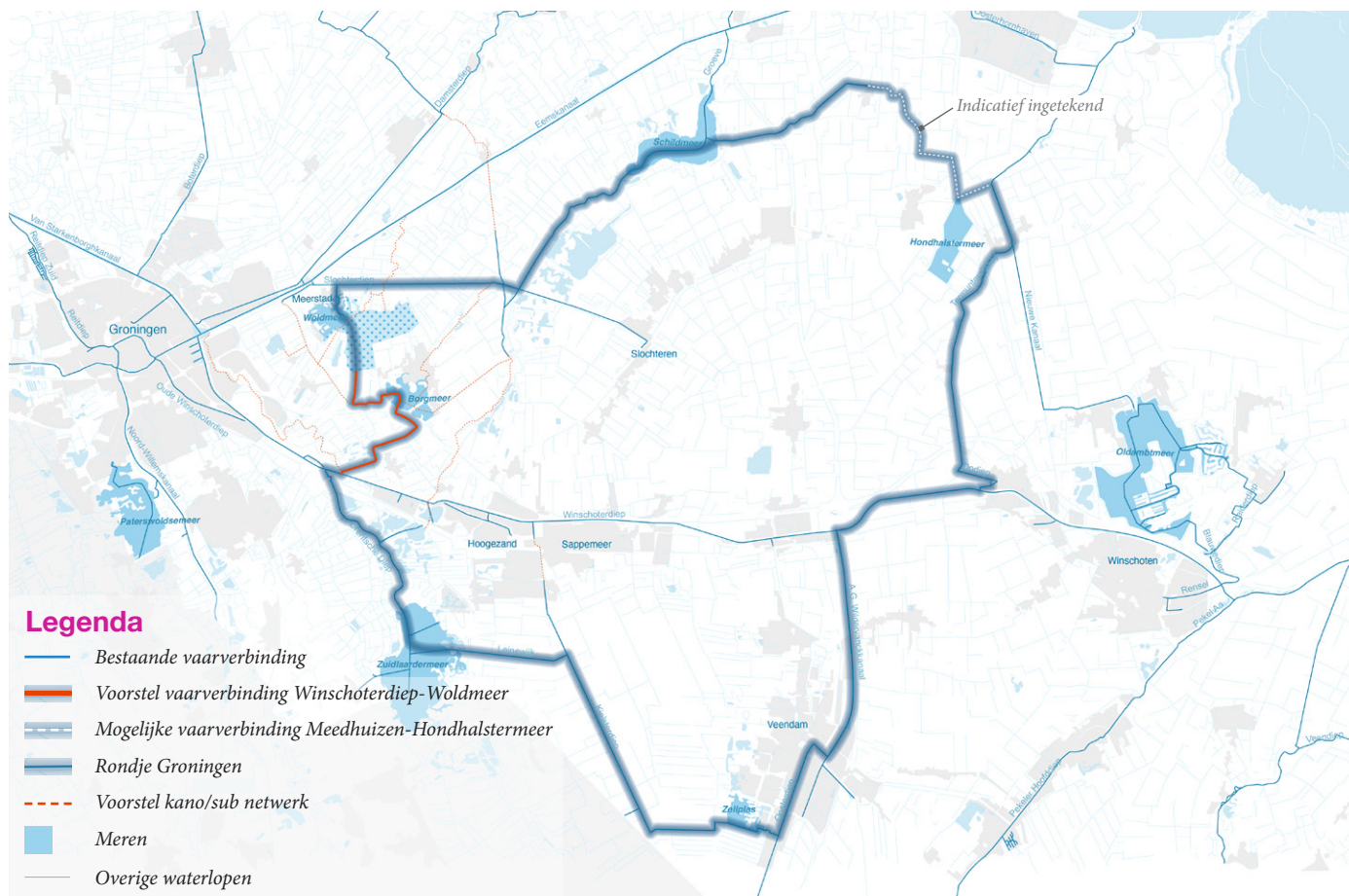


Legenda

- Bestaande fietsverbinding
- - - Voorstel nieuwe fietsverbinding
- Voorstel hoofd fietsnetwerk
- ⤿ Voorstel voor dorpsrondjes

5

Vaarverbinding



Globaal overzicht vaarverbindingen 'Rondje Provincie Groningen'

Waarom de vaarverbinding

Bijdrage aan een brede welvaart

De gemeenten Groningen en Midden-Groningen zien de nieuwe vaarverbinding als een vliegwiel om andere opgaven aan te pakken. De nieuwe vaarverbinding heeft meerwaarde voor opgaven zoals klimaatadaptatie en natuurontwikkeling; zij maakt het landschap toegankelijker, is potentieel bevorderlijk voor de biodiversiteit, verbetert de ruimtelijke kwaliteit en de economische en recreatieve mogelijkheden van stad en regio en zorgt voor brede welvaart.

Bijdrage vrijetijdseconomie

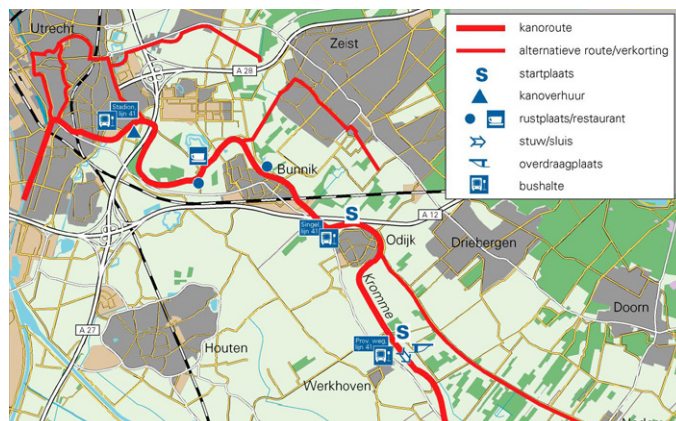
Het aantal botenbezitters zal met de ontwikkeling van Meerstad toenemen en de realisatie van de vaarverbinding levert daaropvolgend kansen op voor ontwikkeling van vrijetijdseconomie, met name op enkele knooppunten aan de vaarverbinding waar potentieel aangemeerd kan worden zoals rond het Woldmeer, het Zuidlaardermeer en het Schildmeer maar daarnaast ook indirect als gevolg van spin-off activiteiten zoals wandelen, fietsen, stedelijk bezoek, cultuur en winkelen.

Vermindering CO₂-uitstoot en waterbuffering

Bij de investering in deze (ecologische) vaarverbinding worden (historische) waterlopen, maren en wierden in ere hersteld of aangelegd. Dit zorgt voor waterbuffering en een verhoging van de waterstand rondom de vaarverbinding, met als gevolg minder veenoxidatie (waarbij CO₂ wordt uitgestoten) en meer opvangcapaciteit van zoet water (sponslandschap). Dit sponslandschap kan bijdragen aan oplossing voor een dubbelzijdig probleem. Waar waterbeschikbaarheid en wateraanvoer in de zomers wordt bemoeilijkt door verdroging, wordt waterafvoer door zeespiegelstijging in groeiende mate bemoeilijkt in de winter. Door aanleg en verbetering van vaarverbindingen in dit bredere perspectief te plaatsen, kan worden bijgedragen aan zowel recreatie-, natuur- als klimaatdoelen. Zeker het laaggelegen gebied rondom het Schildmeer is heel geschikt om tot sponslandschap te transformeren. Voor verdere inspiratie voor het bergen en vasthouden van water: zie ook de verkenning 'Sponsland, Reis door het landschap van de toekomst'.



Referentiebeeld combinatie kanoverbinding en wandelroute



Referentiebeeld vertakkend vaarnetwerk, Kromme Rijn in Utrecht



Kansen voor een vertakkend vaarnetwerk met aanleggen en opvaarten voor wonen aan het water en haventjes langs de MEERdorpen



Referentiebeeld kans voor kleine haventjes zoals hier in Noordlaren

Aansluiting vergelijkbare initiatieven

De vaarverbinding past goed bij vergelijkbare initiatieven, ontstaan vanuit NextCity, Groningen en Toukomst. Het verblijf van de eendaagse of meerdaagse vaarrecreant wordt dankzij de vaarverbinding verrijkt, en wanneer deze recreanten gaan aanleggen, zijn het ook de ondernemers aan de wal die meeprofiten. Een welkome spin-off!

Bijdrage aan woonklimaat Meerstad

Hogere landschappelijke kwaliteit en recreatieve waarde op korte afstand van de woonomgeving is gunstig voor de vestigingsvoorwaarde. Investerings in natuur, landschap en vaarverbinding hebben een positief effect op het woonklimaat en de uniciteit van dit woonklimaat in Meerstad, waardoor de kwalitatieve toegevoegde waarde van de locatie vergroot.

Een betere en veiligere route

De huidige route tussen Woldmeer en Zuidlaardermeer, via het Eemskanaal en Winschoterdiep, is eentonig, weinig aantrekkelijk, en bovendien niet zonder gevaar vanwege de grote boten. Met de nieuwe vaarverbinding wordt een betere en veiligere route gerealiseerd. De druk op de beweegbare bruggen ter plaatse van het Winschoterdiep en het Eemskanaal, met veel verkeersintensiteit, neemt bovendien af. Hierdoor ontstaat een veiligere verkeersafhandeling ter plaatse van deze bruggen.

Passend bij ambities (van lokaal naar regionaal)

Het realiseren van de vaarverbinding past binnen de provinciale ambitie om het bestaande recreatieve BRTN-vaarnetwerk in de provincie Groningen uit te breiden (zie 'Omgevingsvisie 2016-2020'). Om de volledige potentie van de vaarweginfrastructuur met de diverse meren in de provincie te benutten, moet het netwerk van de recreatieve vaarwegen worden verdicht en verbeterd.

Dit biedt kansen voor landschappelijke en recreatieve ontwikkeling rondom het (nieuwe) vaar netwerk.

Verder past de vaarverbinding bij de ontwikkeling van Meerstad met het Woldmeer, dat de komende jaren in oostelijke richting wordt uitgebreid tot een robuust (zeil)meer. Binnen Meerstad wordt de komende jaren veel nieuwbouw (wonen aan het water) gerealiseerd waardoor de vaarrecreatie hier nog verder zal toenemen.

Last but not least brengt de vaarverbinding het varen van het 'Rondje Provincie Groningen' (zie kaart op pagina 36) een stap dichterbij. Voor vele betrokkenen van de vaarrecreatie gaat daarmee een lang gekoesterde wens in vervulling! Het varen krijgt hiermee een versterkt regionaal karakter dat toeristische en recreatieve faciliteiten in een heel ander daglicht kan zetten. Omdat veel waterlopen in het gebied een belangrijk onderdeel vormen van het landschappelijk erfgoed, kan de ontwikkeling van 'Rondje Provincie Groningen' bijdragen aan hoogwaardige erfgoedlinten met een regionale toeristisch-recreatieve betekenis.

Uitgangspunten voor de vaarroute

Ruimtelijke uitgangspunten

Een vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer, het Woldmeer en het Schildmeer vergt een aanzienlijke investering waarop we later terug zullen komen. Om de investering van die vaarverbinding optimaal te benutten, moet deze:

- aantrekkelijk zijn voor vaarrecreanten, en afwisselen met de mogelijkheden voor het varen van rondje(s);
- onderdeel worden van een divers en fijnmazig vaar netwerk, waar je zoveel mogelijk dóór natuur en fraai landschap kan varen, in combinatie met andere vormen recreatie;
- leiden tot een kwaliteitsimpuls voor de directe omgeving;

woongebied, landschapskwaliteit, verbetering natuur en biodiversiteit. De verbinding dient zo meerdere doelen. Dus niet alleen een verbinding om te varen van A naar B, maar ook interessante aanlegplekken met kansen voor horeca, een goede koppeling met de fiets én het dienen van natuurdoelen;

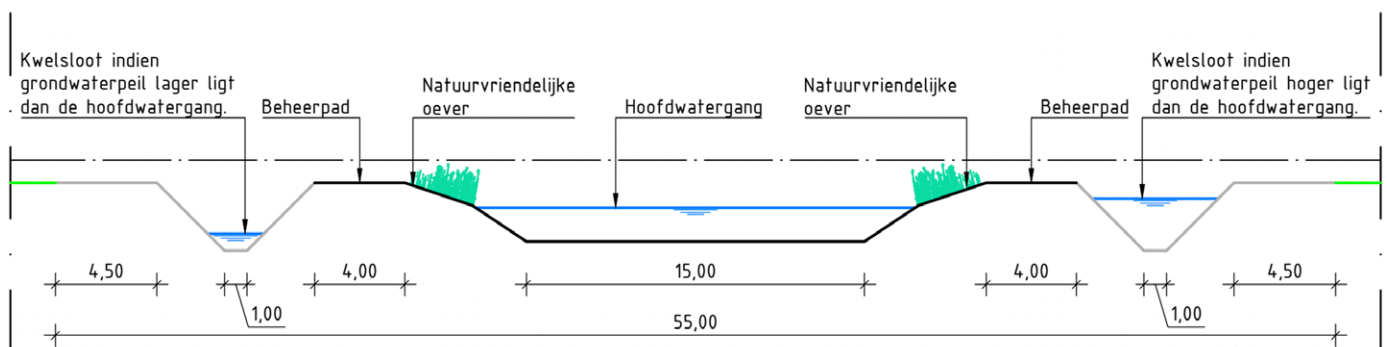
- leiden tot een kwaliteitsimpuls voor de directe omgeving: woongebied, landschapskwaliteit, verbetering natuur en biodiversiteit;
- zo weinig mogelijk peilverschillen hebben. Dat voorkomt 'drempels' en leidt bovendien tot vernatting – en dat biedt weer kansen voor natuur, klimaatadaptatie en recreatie.

Met de komst van de sluis Woldmeerverlaat, die het Woldmeer met het Slochterdiep verbindt, is in 2015 een vaarverbinding tussen het Woldmeer en het Schildmeer tot stand gekomen. Deze aantrekkelijke route met welliswaar een aantal handbediende bruggen, maakt onderdeel uit van het BRTN-vaar netwerk (classificatie DM). De route leidt de vaarrecreant door het Slochterdiep via het afwateringskanaal van Duurswold (door natuurgebied 't Roegwold) richting het Schildmeer. Om de drie bovengenoemde meren met elkaar te verbinden, is de realisatie van een vaarweg tussen het Woldmeer en het Winschoterdiep de laatste stap.

Uitgangspunten vanuit omgeving en varen

Bij het bepalen van mogelijke opties voor het nieuwe tracé is ook rekening gehouden met het volgende:

- De minimale vaarklasse waarvoor de verbinding moet worden ontworpen is DM met een vaarwegbreedte van 15m, een waterdiepte van 1,5m en een doorvaarthoogte van 2,75m (doorvaarthoogte is de Europese norm die op advies van het watersportverbond wordt aangehouden);



Aangehouden standaardprofiel

- Het tracé moet qua vorm passend zijn bij de structuur van het huidige slotenpatroon en de verkavelingspatronen, en waar mogelijk huidige en historische waterlopen benutten (niet meanderen waar geen meanders waren, maar zoveel mogelijk rechte lijnen);
- Een vaarverbinding voor de vaarrecreat over het Winschoterdiep en het Eemskanaal is om veiligheids- en verkeerstechnische redenen (aanwezigheid beroepsvaart) uitgesloten;
- Een vaarverbinding vanuit het Drentse Diep via het Foxholstermeer naar het Winschoterdiep is uitgesloten vanwege de aanwezigheid van een lage spoorbrug en diverse kunstwerken die moeten worden aangepast en ook vanwege het industriële karakter;
- De aanleg van bruggen in het gebied moet passend zijn bij de lintbebouwing;
- De ecologische verbingszone Westerbroek moet zoveel mogelijk worden vermeden. Daar waar samenloop optreedt moet een inrichting gekozen worden die een plus geeft op deze zone;
- Het tracé kan niet dwars door het Hesselinksbos lopen. Langs de randen hiervan is wel mogelijk om een plus te zijn op de natuur in het gebied;
- De reductie van landbouwareaal wordt zoveel mogelijk beperkt en de landbouwkavels dienen efficiënt bewerkbaar te blijven;
- Het aantal particulieren (met name woonkavels) waar grond van dient te worden aangekocht wordt beperkt;
- Zo weinig mogelijk doorgaande wegen worden doorkruist;

Voor de aan te leggen tracés is op dit moment uitgegaan van een standaardprofiel die in het figuur op de volgende pagina is weergegeven: een hoofdwatgang met aan weerszijden een natuurvriendelijke oever, en waar nodig kwel sloten aan beide zijdes.

Conclusies

Uit het onderzoek komt naar voren dat het technisch haalbaar is om een nieuwe (directe) vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer en het Woldmeer, de Borgmeren en het Schildmeer te realiseren. De opties voor dit nieuwe tracé zijn in de bijlage opgenomen waarbij ook de geraamde kosten zijn vermeld. Om het definitieve tracé te bepalen moet een keuze worden gemaakt tussen deze verschillende opties. Uitgebreide uitwerkingen en kaartbeelden van de verschillende tracéopties zijn opgenomen in de bijlage.

Afhankelijk van de keuzes ontstaat een vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer en het Woldmeer met een afstand van minimaal 12 kilometer (opties Westerboek-Borgmeren Noord) tot maximaal 22 kilometer (opties Roodehaan-Woudbloem). Dit met een bijbehorende vaartijd van 3 respectievelijk 5,5 uur. De vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer en het Schildmeer wordt 22 kilometer (opties Westerboek-Woudbloem) met een bijbehorende vaartijd van 5,5 uur. De investering voor de realisatie van het nieuwe tracé, en daarmee het tot stand komen van de gewenste vaarverbinding tussen het Zuidlaardermeer, het Woldmeer, Borgmeren en het Schildmeer, bedraagt tussen de € 40.000.000,- en € 63.000.000,- (exclusief BTW).

Voorkeurstracé

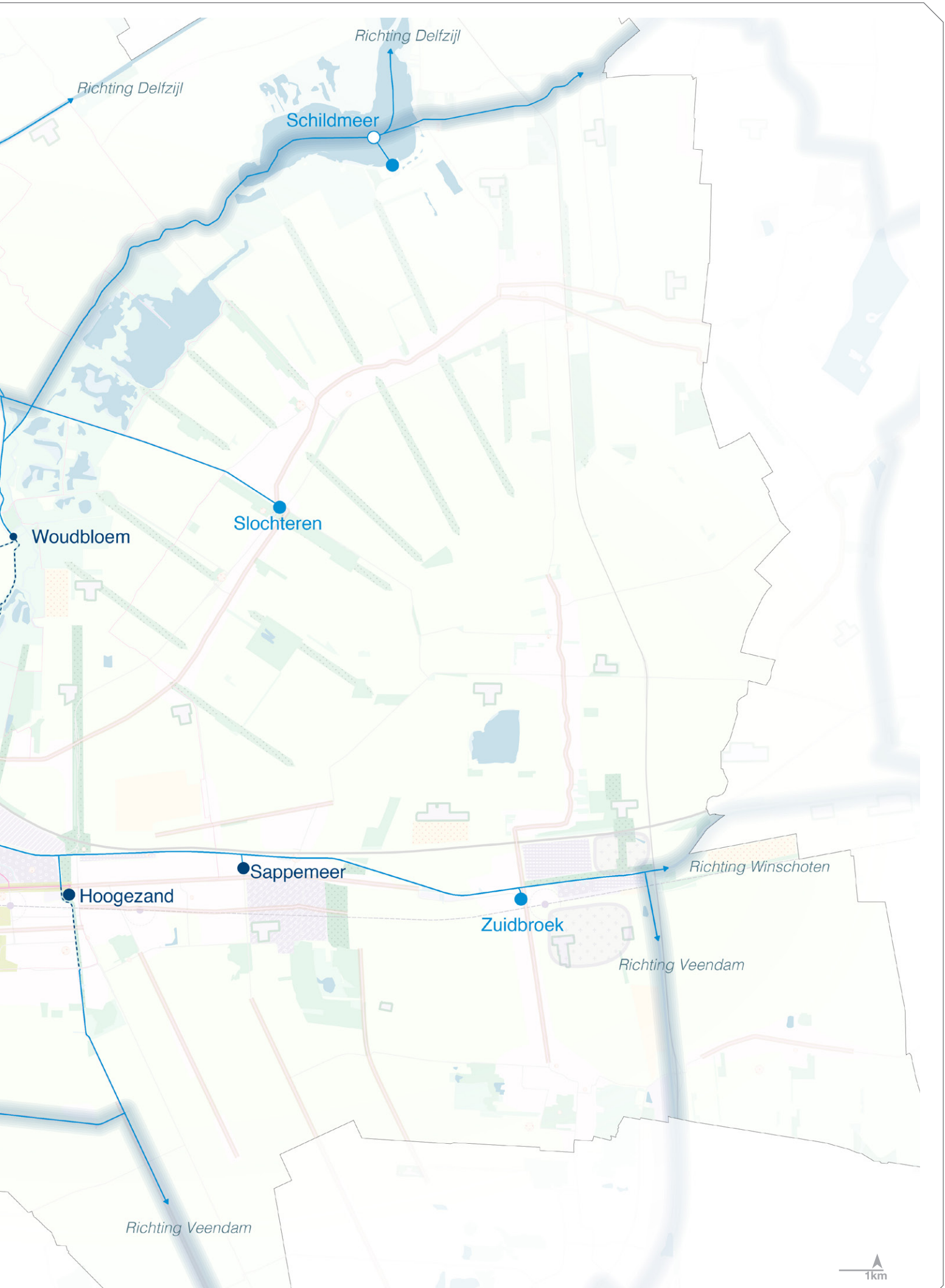
Op de kaart op de volgende pagina is het voorkeursscenario te zien dat ook is opgenomen in de inspiratiekaart (hoofdstuk 8). De hoofdvaarroute is de meest voor de hand liggende route die tot stand is gekomen door af te wegen op: afstand, aantrekkelijkheid van en impact op de omgeving, financiële consequenties en technische uitvoerbaarheid. Het is een combinatie van de route Westerbroek en route Borgmeren-zuid. Voor de onderdoorgang van de A7 zien wij de grootste meerwaarde bij optie 3: het verbreden van de huidige tunnel naast de bestaande weg. Dit, vanwege de toegevoegde waarde voor de natuur (extra faunapassage bij A7), afgezet tegen de grote impact op de omgeving die de opties 1 en 2 met zich meebrengen.

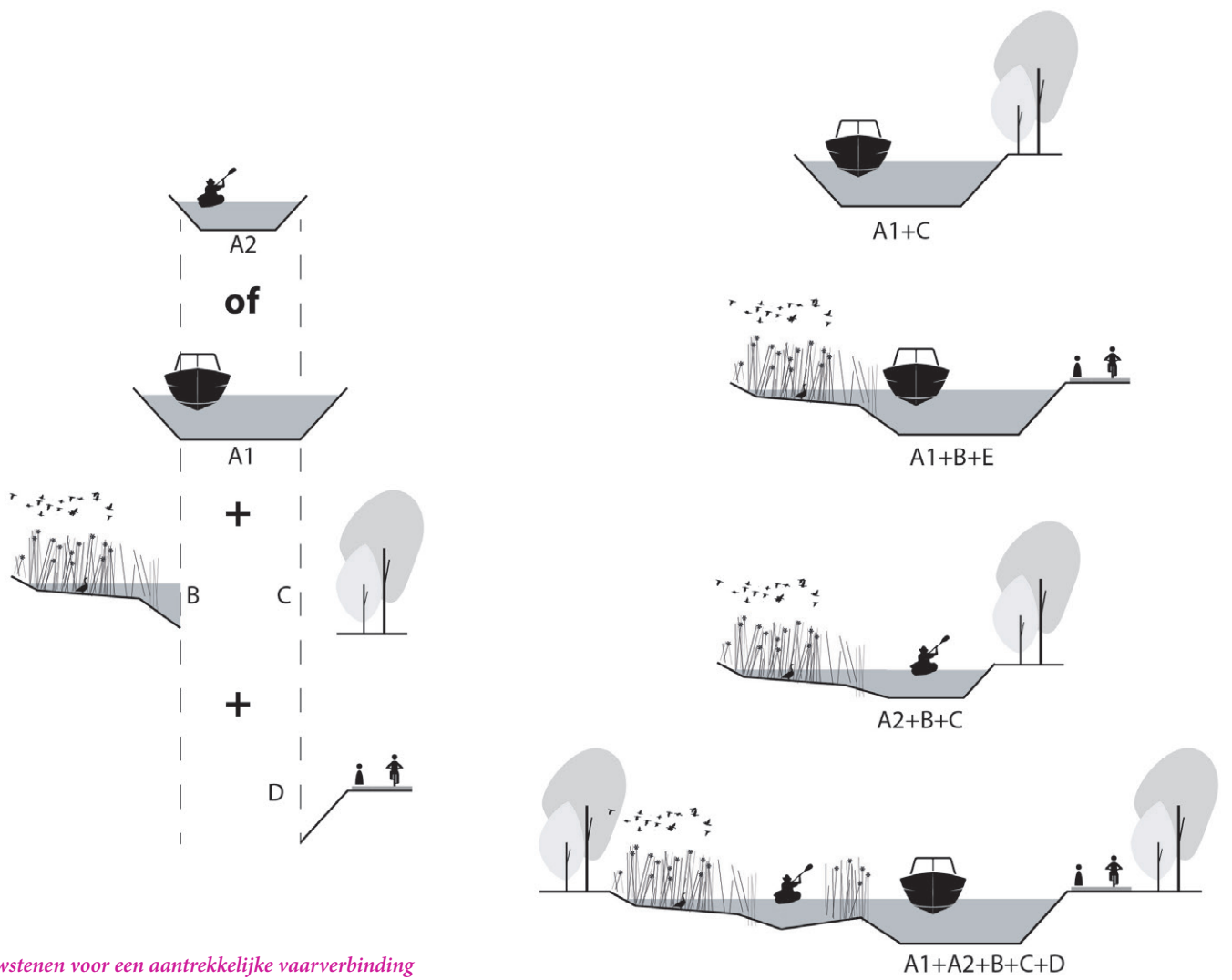
Dit voorkeursscenario biedt bovendien voldoende aanknopingspunten voor de verdere ontwikkelingen van Meerstad en specifiek Meerstad-Zuid waardoor er allerlei kansen ontstaan voor nieuwe kano- en sloepenroutes en mogelijkheden voor wonen aan (vaar)water. Wij adviseren om bij de verdere uitwerking van het aan te leggen tracé voor de vaarverbinding de vaarrecreatie in dit gebied mee te nemen in een integraal inrichtingsplan.

Aangevuld op de hoofdroute zijn ook stippellijnen op de kaart opgenomen die wij – op korte termijn – als kansrijk zien voor een kanoroute. Kanoërs hebben minder ruimte nodig, en kunnen makkelijk even hun kano over het droge verplaatsen om aan de andere kant van de weg verder te varen. Deze routes zijn daarom ook op korte termijn makkelijker te realiseren. Op lange termijn kunnen enkele worden geüpgraded naar een bredere vaarroute.

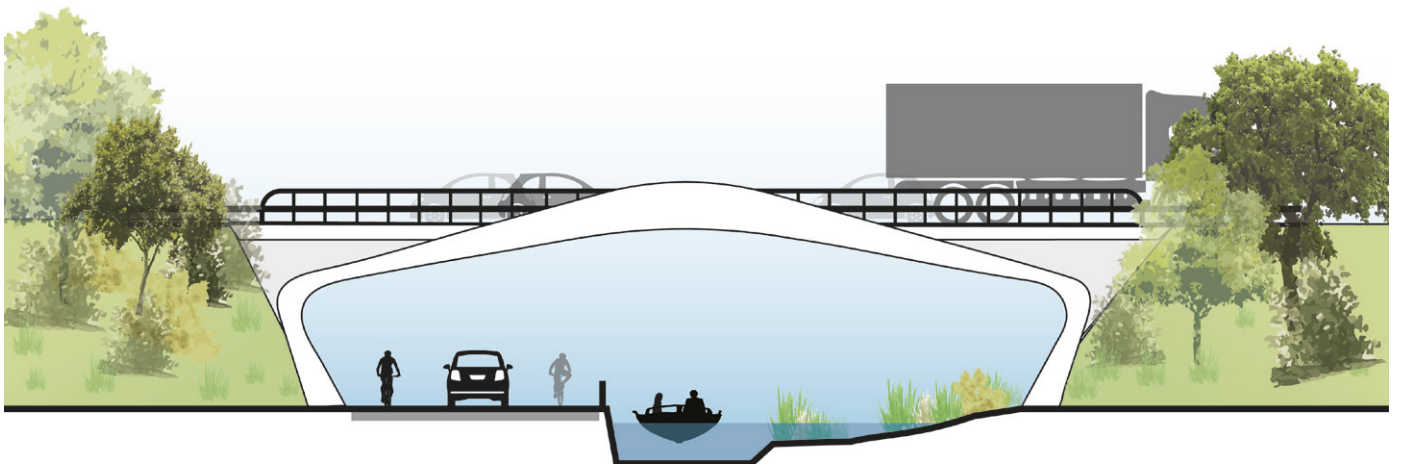
Een verbindend recreatief vaarnetwerk







Bouwstenen voor een aantrekkelijke vaarverbinding



Optie voor de onderdoorgang van de A7 voor fiets, auto, voetganger, boot, en dier

Referenties voor opvaarten en voorzieningen langs de vaarroute



Haventje in Noordlaren



Aanlegplek voor huizen aan vaarroute



Opvaart tot aan het dorpscentrum



Haventje in Slochteren



Restaurant aan vaarroute



Restaurant aan vaarroute in Delfstrahuizen

6

Handreiking werklocaties

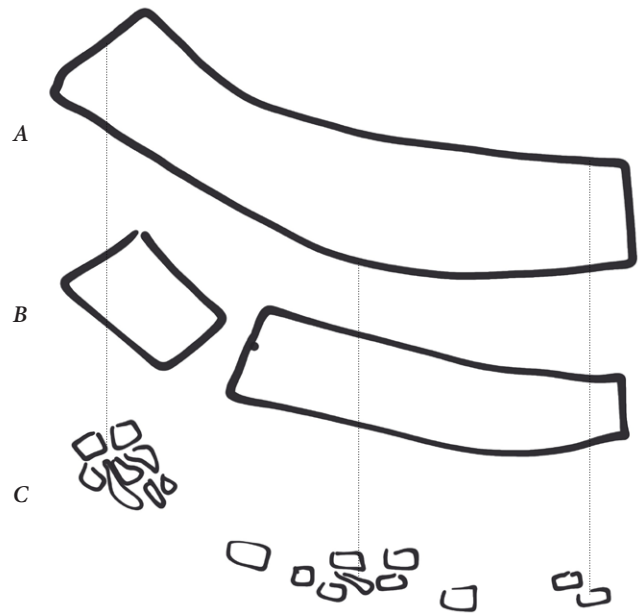
In dit hoofdstuk wordt de lijn uitgezet naar een aanpak voor toekomstbestendige werklocaties in het studiegebied. Binnen dit deel van de A7 corridor is een nieuwe ruimtelijk economische koers wenselijk om gericht te kunnen investeren en de juiste (toekomstbestendige) randvoorwaarden op te stellen, zodat (a) de ruimte en locati kwaliteiten goed worden gebruikt, (b) ondernemers hier op lange termijn goed kunnen ondernemen en groeien en (c) de economisch- en sociaal-maatschappelijke meerwaarde van de gebieden voor de regio wordt gemaximeerd.

Het hoofdstuk behandelt in eerste instantie de voorgestelde inhoudelijke visie op hoofdlijnen, waarna een leidraad volgt voor verdere verfijning. Het kan gelezen worden als een handreiking voor een ruimtelijk economische aanpak die de gemeentelijke grenzen overstijgt. Hierbij worden drie schaalniveaus gehanteerd die hieronder als eerste worden geïntroduceerd. Daarop volgt een set van leidende ruimtelijk-economische principes. Vervolgens wordt een instrument nader toegelicht voor een gebiedsgerichte aanpak: het profileringskompas. Tot slot wordt per gemeente een toelichting gegeven op de visie met betrekking tot de desbetreffende afzonderlijke werklocaties.

Drie schaalniveaus

Voor de strategie ruimtelijke economie zijn drie schaalniveaus van belang, te weten:

- A. het studiegebied A7 corridor
- B. de gebieden binnen het studiegebied behorend tot de twee afzonderlijke gemeenten
- C. de verschillende werklocaties (en evt. uitbreidingslocaties).

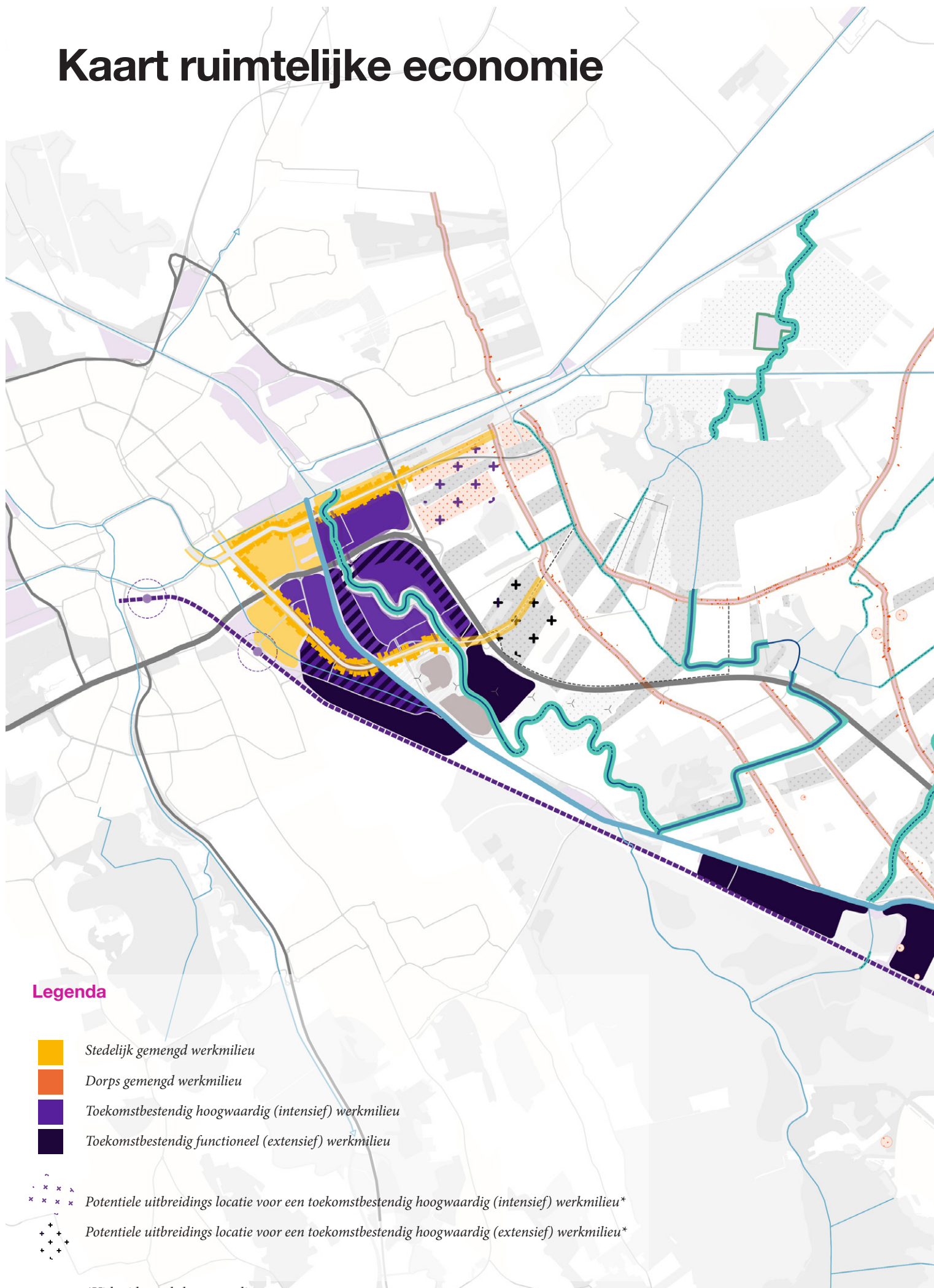


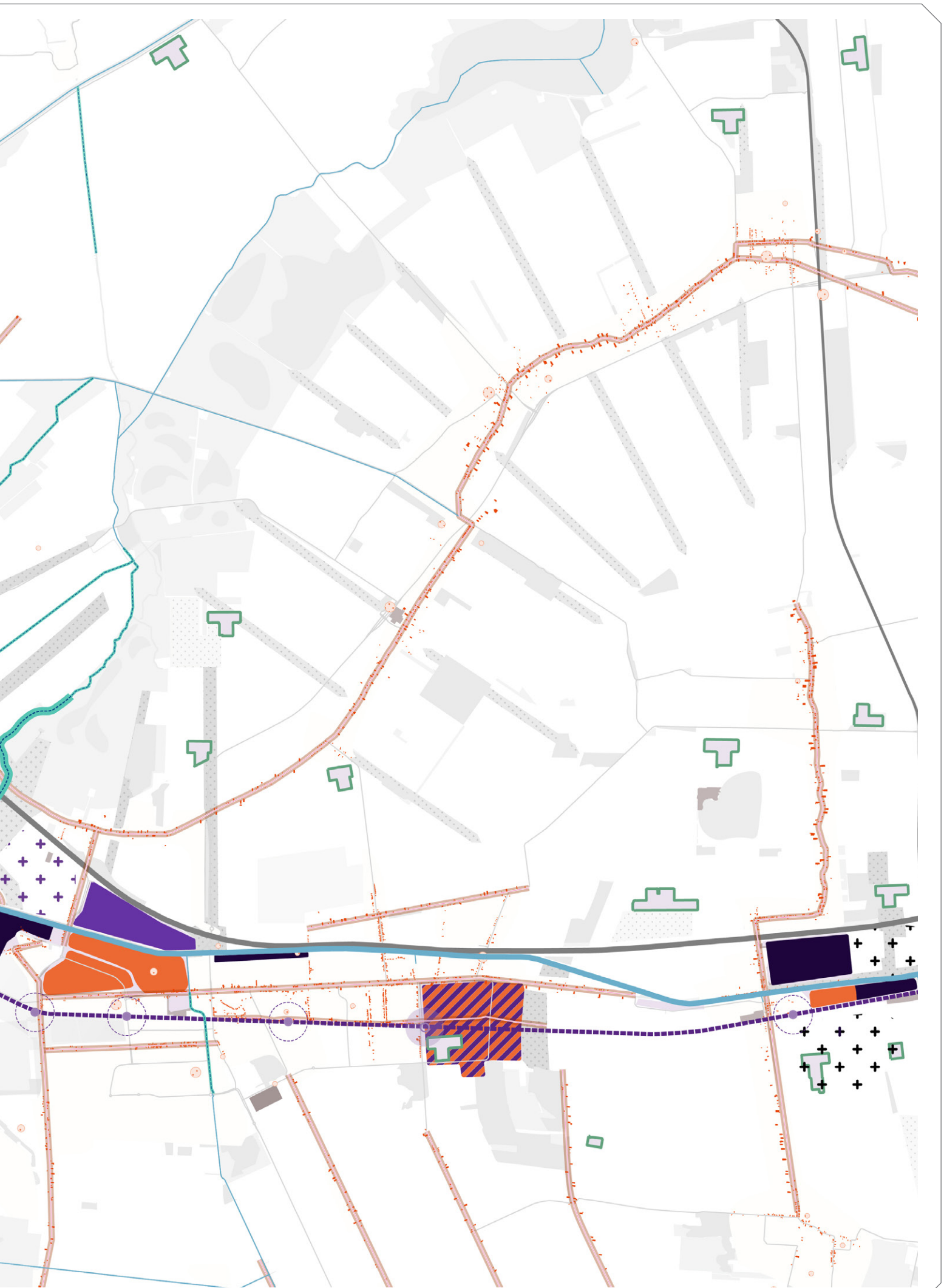
*Drie schaalniveaus.
A. het studiegebied A7 corridor
B. de gebieden binnen het studiegebied behorend tot de twee afzonderlijke gemeenten
C. de verschillende werklocaties (en evt. uitbreidingslocaties).*



Waterhuizen aan het Winschoterdiep

Kaart ruimtelijke economie





Leidende ruimtelijk-economische principes

Er worden vijf leidende ruimtelijk-economische principes gehanteerd. Zij worden hier behandeld in volgorde van het schaalniveau waarop zij van toepassing zijn. Beginnend vanuit een overkoepelende blik wordt steeds verder ingezoomd.

<i>Leidend principe</i>	Schaal
<i>Verbind de economische opgaven van beide gemeenten binnen één ruimtelijk kader</i>	A
<i>Stem werklocatie en ruimtelijke condities af binnen robuust en adaptief ruimtelijk raamwerk</i>	A+B
<i>Verdichten waar mogelijk, uitbreiden waar nodig</i>	A+B
<i>Industrie x Ruimte x Ecosysteem = Innovatie + Spin-off</i>	A+B+C
<i>Profileer en segmenteer per werklocatie</i>	C

1. Verbind de economische opgaven van beide gemeenten binnen één ruimtelijk kader

Hoewel de beide gemeenten in het visiegebied voor wat betreft historische ontwikkeling en opgaven van elkaar verschillen, kunnen en moeten zij mede de oplossing worden van elkaars opgaven. De toekomstige ruimtelijk-economische dynamiek beperkt zich niet tot de gemeentegrenzen, maar overstijgt deze in het gebied van de A7 corridor. Zo kunnen bijvoorbeeld op het vlak van watergebonden bedrijvigheid, bedrijven met een grotere logistieke component en zwaardere industrie, gemeente overstijgende oplossingen bieden die kansrijk zijn. Bovendien faciliteert de corridor nu vooral arbeidspendel, maar slechts beperkt bedrijvendynamiek. De reeds aanwezige spoorverbinding kan een leidende as worden in het verzilveren van de economische ambities met inachtneming van zorgvuldig ruimtegebruik en landschappelijke waarden. De onbebouwde en landschappelijke openheid tussen de verstedelijkte gebieden wordt als kwaliteit omarmd. Er wordt voorkomen dat er een aaneengesloten bandstad ontstaat, waarbij verstedelijkte gebieden naar elkaar toegroeien.

2. Stem werklocatie en ruimtelijke condities af binnen robuust en adaptief ruimtelijk raamwerk

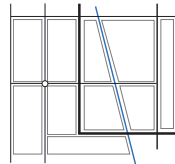
Geconstateerd is al dat er momenteel geen optimale samenhang is tussen werklocaties en ruimtelijke condities. Zowel vanuit het oogpunt van ruimtelijke druk, als vanuit het economisch potentieel van locaties, is het essentieel dat bestaande kwaliteiten en potentiële kansen op ruimtelijk en economisch vlak worden samengebracht. Dat bevordert zorgvuldig ruimtegebruik en draagt bij aan een onderscheidend vestigingsklimaat.

Om hierop te kunnen gaan sturen, is het advies om een robuust en adaptief ruimtelijk raamwerk te gaan hanteren. De beide gemeenten kunnen dit in belangrijke mate binnen hun eigen gemeentegrenzen opstellen en als sturingsinstrument gaan toepassen, waarbij inhoudelijke intergemeentelijke afstemming het proces en de resultaten ten goede zal komen.

Doel is de optimalisering van de onderlinge relaties tussen 'de aard van de plek' en 'de aard van de (economische) activiteiten'. Enerzijds gaat dit over het zorgvuldig opstellen van voorwaarden voor de gewenste karakteristieke ruimtelijke en economische kenmerken van een plek – mede op basis van een analyse van de huidige kwaliteiten

en doelgroepen. Anderzijds opent het de mogelijkheid voor een contextuele (her)oriëntatie in de relatie tussen een werklocatie en aangrenzende dragende ruimtelijke structuren in het raamwerk. Zoals de meerwaarde die de Hunze-zone kan bieden als groen doorwaadbare omgeving voor ontspanning en recreatie aan werknemers, of het verdichtingspotentieel dat de transformatie van de Europaweg biedt wanneer de invalsweg tot een stadsstraat kan worden omgevormd met gemengd programma dat zich in plaats van 'van de weg af' juist 'naar de straat toe' kan gaan oriënteren. Tevens volgt hieruit een argumentatie voor een sterkere sturing op modaliteit. Alleen watergebonden bedrijvigheid aan het water en alleen bedrijven waarvoor dit een levensvoorwaarde is, op multimodaal ontsloten locaties, aangezien die schaars zijn.

VAN:

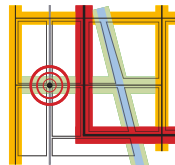


Functionele ontsluiting



Gelijkaardige terreinen

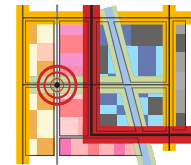
NAAR:



Ruimtelijk raamwerk

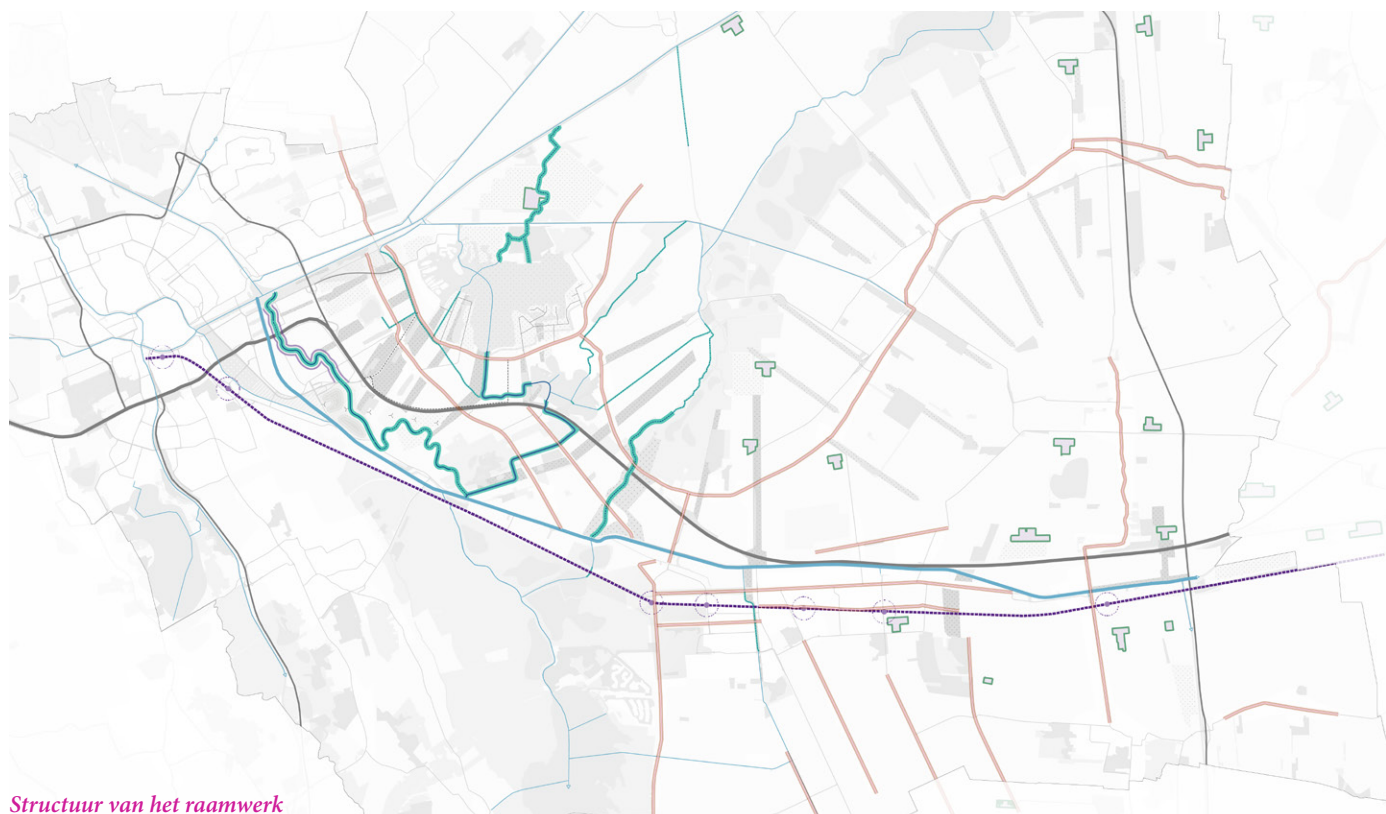


Onderscheidende milieus



Levendig eco systeem

Schema van functionele ontsluiting en gelijkaardige terreinen naar ruimtelijk raamwerk met onderscheidende milieus en levendig ecosysteem.



Structuur van het raamwerk

3. Verdichten waar mogelijk, uitbreiden enkel waar nodig Het uitgangspunt is het zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de bestaande ruimte.

In uitvoering is er een verschil tussen bestaande en nieuwe gebieden. Bij bestaande gebieden is het van belang om de juiste randvoorwaarden te scheppen, te reguleren en zullen privaat-publieke coalities moeten worden gesmeed; bij nieuwe gebieden kun je aan de voorkant eisen stellen. NB. Voor dat laatste geven we in deze visie de nodige kaders mee.

We wijzen in deze visie verschillende potentiële ontwikkellocaties aan voor uitbreiding, waarbij het belangrijk is om focus aan te brengen. Richt je pijlen op één of maximaal twee plekken tegelijkertijd, waar wordt ingezet op ontwikkeling. Werk in ieder geval niet op meerdere plekken tegelijkertijd die zich op dezelfde doelgroep richten. Zelf gecreëerde concurrentie doet af aan het realiseren van de gestelde ambities.

Op relatief extensief bebouwde bedrijventerreinen is potentieel veel winst te behalen door middel van ruimtelijke verdichtingsstrategieën. Uiteraard is het daarbij belangrijk om oog te hebben voor de doelgroep. Een terrein voor grotere logistiek zal bijvoorbeeld altijd extensiever zijn dan een locatie voor stedelijke economie, maar het gaat er juist om dat binnen deze kaders de intensiteit van het ruimtegebruik wordt geoptimaliseerd.

Oog voor slim en dubbel ruimtegebruik is hierbij nodig. In het kader van toekomstbestendigheid valt de denken aan daken met meervoudige functie, zoals groen, wateropvang en energieopwekking. Daarnaast kan met scherpe analyses nieuwe inzichten worden verworven welke doelgroepen welke faciliteiten kunnen en willen delen, of ruimtes die voor meerdere doeleinden gebruikt kunnen worden. Denk aan overleg- en bijeenkomstenruimtes, ruimtes waar gedeeld materiaal en/of materieel kan worden gesitueerd, slimme parkeeroplossingen, eet-, drink en kantinegelegenheden, etc. Hiermee kan zowel efficiënt met ruimte worden omgegaan, als ontmoeting en interactie worden gestimuleerd. Daarmee wordt tevens het economische ecosysteem versterkt met potentiële samenwerkingsverbanden en kennisoverdracht.

Waar dat om kwantitatieve en kwalitatieve redenen aanvullend nodig is, wordt het ontwikkelen van nieuwe werklocaties een mogelijkheid, maar altijd op een duurzame manier, die de lange termijnwaarde van het terrein waarborgt. Door de drempel voor nieuwbouw en uitbreiding hoog (doch realistisch) te leggen, blijft investeren in bestaande bedrijventerreinen relatief aantrekkelijker en wordt er zorgvuldig omgegaan met de ruimte.

Dit aan de hand van de landschappelijke visie wat hierbij dient als 'kader'. Het gaat daarbij enerzijds over geschikte locatiekeuze in relatie tot de impact op het landschap, en anderzijds over het opstellen van randvoorwaarden voor ontwikkeling, inclusief vormgeving aan landschappelijke inbedding van werklocaties.

4. Industrie x Ruimte x Ecosysteem = Innovatie + Spin-off

Waar industrie is gevestigd, bestaat een belangrijke voedingsbodem voor innovaties en kennisontwikkeling. De industriële clusters in Midden-Groningen en Groningen, aangevuld met de kennisinstellingen en dienstverlening die met name in de stad aanwezig zijn, kunnen in het onderzoeksgebied een vruchtbaar en toekomstbestendig industrieel ecosysteem tot stand brengen. Daarvoor is niet alleen fysieke ruimte nodig, maar ook inzet op een aanvullend (niet-fysiek) programma dat een dergelijke ontwikkeling stimuleert en faciliteert. Dit zal bijdragen aan de transitie die bedrijven in de regio moeten maken om de markt bij- en voor te blijven. Daarnaast levert dit een economische impuls en spin-off op. Daarom kiezen we ervoor om industrie te koesteren en op enkele aangewezen locaties te werken aan een toekomstbestendige industriële omgeving. Een sterk industrieel ecosysteem met gerichte geprofileerde locaties voor zware industrie, lichte industrie, innovatie en kennisontwikkeling draagt bij aan de economische structuurversterking van de regio en kan beide gemeenten meer van elkaar laten profiteren.

5. Profileer en segmenteer per werklocatie

We herdefiniëren de doelgroepen van de werklocaties, zodat ieder beschikbaar vestigingsmilieu optimaal benut kan worden. Sterkere profilering van locaties draagt bij aan beter gebruik en het benutten van koppelkansen (bijv. energie, gedeelde faciliteiten, infrastructuur, functiemenging, etc.). Het belangrijkste advies voor slimmer ruimtegebruik luidt: multifunctionaliteit waar dat kan, monofunctionaliteit waar dat moet. Beide typen van ruimtelijke milieus zijn belangrijk om een goed ruimtelijk ecosysteem te creëren. Sommige bedrijven passen qua activiteiten op een gemengde locatie, maar lang niet allemaal. Dat, terwijl dergelijke niet-mengbare bedrijven wel belangrijk zijn voor de regionale economie, een belangrijke werkgelegenheidsfunctie vervullen en/of bijvoorbeeld centraal staan in de transitie naar de circulaire economie. We zetten daarom in op een scherper onderscheid tussen verschillende typen van werklocaties, opdat ze ten opzichte van elkaar een grotere onderscheidende kwaliteit en daarmee kwalitatieve meerwaarde hebben. Door de hogere mate van homogeniteit van gebruikers die dat op termijn oplevert, wordt het gemakkelijker om collectieve draagkracht te vinden voor functiemenging, intensivering, duurzaamheidsmaatregelen en/of investeringen in bereikbaarheid en openbare ruimte, en worden de kansen op onderlinge synergie tussen bedrijven (innovaties, slimmere logistieke oplossingen, slimmere energieoplossingen, etc.) vergroot.

Profileringskompas en vier typen ruimtelijke economische milieus

Voortbouwend op de leidende principes ligt er de uitdaging om tot een operationele werkwijze te komen voor beide gemeenten. Met deze handreiking wordt getracht een passende vorm te vinden waarmee tot een gebiedsgerichte aanpak gekomen kan worden. Hier kan voor de gemeente Groningen tevens verwezen worden naar de Strategie Werklocaties.

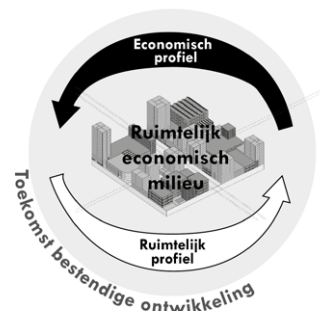
Zonder op dit moment een volledige uitwerking te maken met uitspraken tot op het uiteindelijke benodigde detailniveau, wordt hier voorgesteld gebruik te maken van een profileringskompas. Dit is als methodisch kader opgesteld, maar vereist in de toepassing en praktijk uiteraard altijd maatwerk per werklocatie.

Het hier getoonde profileringskompas berust op vier samenhangende termen die centraal staan in een gebiedsgerichte aanpak voor de afzonderlijke werklocaties. Het gaat hierbij om: het overkoepelende type ruimtelijk economische milieu, het specifieke economische profiel van de werklocatie, het van toepassing zijnde ruimtelijke profiel van de werklocatie, en tot slot het eisenpakket voor de ontwikkeling van een toekomstbestendige werklocatie.

We onderscheiden vier typen ruimtelijk economische milieus, waarmee op hoofdlijnen uiteen kan worden gezet waarin profileringsaspecten van elkaar kunnen verschillen. De vier milieus worden ook gehanteerd in de visiekaart ruimtelijke economie A7 corridor. Per milieu wordt getoond dat op basis van drie niveaus een omschrijving kan worden gehanteerd die sturend is voor de profilering van een werklocatie. Dat is op het vlak van:

- het economisch profiel: bijv. type bedrijvigheid, doelgroep, type economische activiteiten
- het ruimtelijk profiel: bijv. ligging, bereikbaarheid, korrelgrootte bebouwing en uitstralingsniveau
- eisenpakket met betrekking tot het realiseren van een toekomstbestendige werklocatie: denk daarbij aan voorwaarden ten aanzien van bijvoorbeeld digitalisering en klimaatadaptatie.

De vier ruimtelijk economische milieus die we hanteren worden hier beknopt toegelicht aan de hand van de onderdelen uit het profileringskompas. De profileringsaspecten zijn in feite niet limitatief. In de toepassing is het de kunst om een zo goed mogelijk uitgebalanceerd profileringskompas op te stellen voor de (her)ontwikkeling van een werklocatie. Bij wijze van inspiratie is hier een set opgenomen. Het kan tevens beschouwd worden als een aanzet tot een overzicht van de wenselijke en/of mogelijke aspecten op basis waarvan bepaalde eisen en randvoorwaarden gesteld kunnen worden voor (her)ontwikkeling van locaties.



Profileringskompas naar een ruimtelijk economisch milieu.

voorbeeld stedelijk gemengd werkmilieu



Referentieproject Caxton works, Londen

voorbeeld toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu



IPKW, Arnhem

voorbeeld dorps gemengd werkmilieu



Referentieproject Randstadrail Station Berkel Westpolder

voorbeeld toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu



Flight Forum, Eindhoven, MVDRV

Tabel met typering Ruimtelijk-Economisch milieu

<i>Type ruimtelijk economisch milieu</i>	<i>Stedelijk gemengd werkmilieu</i>	<i>Dorps gemengd werkmilieu</i>	<i>Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu</i>	<i>Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu</i>
<i>Economisch profiel</i>	Stedelijke economie Doelgroepen: <ul style="list-style-type: none"> • Zakelijke dienstverlening • Consumentendiensten • Zorgverlening en publieksfuncties • Ondergeschikte horeca (bij enige schaalniveau) • Voorzieningen • Kleinschalige handel • Kleinschalige 'ambachtelijke' industrie 	Dorpse economie Doelgroepen: <ul style="list-style-type: none"> • Consumentendiensten • Zorgverlening en publieksfuncties • Voorzieningen • Kleinschalige handel • Woon-werkunits 	Kennis en innovatie (R&D) <ul style="list-style-type: none"> • Diverse MKB-bedrijven (bouw, handel, reparatie, kleinschalige maakindustrie, etc.) • Watergebonden bedrijven binnen bovenstaand profiel (recreatievaart, vrijetijdseconomie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijven met een grotere logistieke component (logistiek, groothandel, grotere bouwbedrijven, etc.) • Industrie met een hogere mate van omgevingshinder • Bedrijven met een relatief grote individuele omvang • Watergebonden bedrijven binnen bovenstaand profiel (recycling, grondstoffen, scheepsbouw/-reparatie, etc.)
<i>Ruimtelijk profiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • nabij stedelijk centrum/of stationslocatie • kansrijke locaties voor binnenstedelijke verdichting • nadruk op voetganger en fietser, auto te gast • bebouwingsdichtheid hoogst op best bereikbare plekken • meng functies op zodanige wijze (horizontaal en/of verticaal) ten gunste van synergie en ter voorkoming van hinder • hanteer ruimtelijke opzet met aandacht voor karakteristieken op basis van sferen: • reuring, ruis en rust • sturen op levendigheid op straatniveau en actief programma in de plinten om interactie tussen binnen en buiten te optimaliseren en menselijke ontmoeting te stimuleren • beeldkwaliteitseisen opstellen ten behoeve van borging ruimtelijke kwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • nabij dorpskern en/of stationslocatie • kansrijke locaties voor binnendorpelijke verdichting • nadruk op voetganger en fietser, auto ondergeschikt • bebouwingsdichtheid hoogst op best bereikbare plekken • meng functies op zodanige wijze (horizontaal en/of verticaal) ten gunste van synergie en ter voorkoming van hinder • sturen op levendigheid op straatniveau en actief programma in de plinten om interactie tussen binnen en buiten te optimaliseren en menselijke ontmoeting te stimuleren • beeldkwaliteitseisen opstellen ten behoeve van borging ruimtelijke kwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • goed bereikbaar voor werknemers (fiets/ov-ontsloten) • relatief kleine percelen en bouwkorrels • relatief intensief bebouwd, met mogelijkheden voor gestapeld (werk) programma • hoogwaardige uitstraling van bebouwing en openbare ruimte (denk ook aan opstellen beeldkwaliteitsplan) • goede landschappelijke inpassing, waarbij groen ook als vestigingsvoorwaarde kan worden gezien met mogelijkheid tot recreëren. 	<ul style="list-style-type: none"> • goede logistieke ontsluiting is cruciaal (weg, water en/of spoor), • relatief grotere percelen en bouwkorrels • relatief extensief bebouwd, maar sturing op efficiënt ruimtegebruik (zoals maximaliseren van footprints en waar mogelijk gestapeld) en kansen voor dubbelruimtegebruik (daken gebruiken voor groen, energieopwek, ontmoeting, etc.) • eisen ten aanzien van uitstraling en beeldkwaliteit zijn wenselijk en kunnen bijdragen aan efficiënt ruimtegebruik • goede landschappelijke inpassing. Hier ligt nadruk op borgen van ruimtelijke kwaliteit vanuit omgeving gezien, dan vanuit functioneren van de werklocatie zelf
<i>Toekomstbestendige ontwikkeling</i>	Per werklocatie zijn in meer of mindere mate eisen op te stellen op vlak van: <ul style="list-style-type: none"> - Parkmanagement - Digitale ontsluiting om digitalisering van bedrijven te kunnen faciliteren - Duurzame mobiliteit (fietsvoorzieningen, elektrische laadpalen, deelfaciliteiten, etc) - Energie (groen/neutral/opwekkend) - Circulair materiaalgebruik - Klimaatadaptatie in de openbare ruimte, om hittestress en wateroverlast tegen te gaan - Meervoudig en gedeeld ruimtegebruik - Een gezonde werkomgeving, met ruimte voor een ommetje, recreatief groen en/of logische openingen om gebruik te maken van de recreatieve waarde van het omliggende landschap. 			

Gemeente Groningen en Midden-Groningen

Hieronder volgt een toelichting per gemeente, waarbij eerst bestaande terreinen worden behandeld en vervolgens eventuele uitbreidingslocaties worden besproken. Tot slot zijn enkele afsluitende overwegingen opgenomen.

Gemeente Groningen

Binnen de scope van de A7 corridor wordt binnen de gemeente Groningen gekeken naar het bestaande zuidoostelijke bedrijventerreinen cluster en aan de andere zijde van de A7 naar een mogelijke uitbreidingslocatie in samenhang met de ontwikkeling van Meerstad.

Kansen bestaande terreinen:

De cluster werklocaties in het zuidoosten van de stad vormt het grootste aaneengesloten oppervlakte van bedrijventerreinen binnen de gemeente Groningen. Het cluster strekt zich uit van de binnenstad tot het buitengebied en wordt ontsloten via spoor, weg en water. Daarmee liggen er diverse kansen voor een aanpak, waarbij de huidige terreinen optimaler kunnen gaan functioneren, deels geïntensiveerd kunnen worden en toekomstbestendig worden gemaakt.

De voornaamste boodschap is dat er in dit deel van de stad enorm veel potentie ligt voor een efficiënter gebruik van ruimte en sterkere ruimtelijke samenhang tussen de werklocaties onderling. Op basis van de bestaande situatie kan een strategie worden ingezet waarbij op schaal van het cluster kansen kunnen worden verzilverd door ruimtelijke en programmatische vraagstukken met elkaar te verbinden en daarmee het economische ecosysteem te versterken.

Wanneer de potentie van de reeds aanwezige ruimtelijke structuren wordt onderkend, kan een robuust en coherent ruimtelijk raamwerk worden geoperationaliseerd. Binnen dit ruimtelijke raamwerk kunnen bestaande werklocaties worden versterkt door middel van strategische profileringsafwegingen.

Op de werklocaties die dicht tegen het (centrum)stedelijk gebied gelegen zijn, kan actief worden gestuurd op intensiever gebruik, en op strategische locaties ook op functiemenging. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Scandinavische havens en tevens voor Europapark, dat bovendien onderscheidend is vanwege de aanwezigheid van het station.

Van belang is om op te merken en te beseffen dat er voor ontsluitingswegen als de Europaweg, Sontweg en Sint Petersburgweg een historische kans ligt om de potentie van deze structuren te herwaarderen in het licht van een stedelijke economie en toekomstbestendige werklocaties. Vanwege de aanleg van de A7 en N7, vervullen zij inmiddels een rol in het mobiliteitsnetwerk die sterker lokaal van waarde is en waarbij het gebruik en inrichting een

veel sterker stedelijk karakter kan krijgen dan de huidige situatie toont. Wanneer zij in termen van radiale stadsstraten worden beschouwd, die het centrum van Groningen verbinden in de richting van Meerstad, wordt duidelijk dat zij ook goed dienst kunnen doen als fietsroute vanuit nabijgelegen woningen van werknemers. Bovendien lenen de stratenprofielen zich voor een herinrichting die ruimte biedt aan veelzijdig gebruik en verblijf, waarbij (nieuwe) bebouwing adressen aan de straat krijgen. Deze stadsstraten bieden daarmee ook kans voor intensivering. Daarnaast ontstaan hiermee nieuwe toegangsroutes en zichtlocaties voor de achterliggende werklocaties, die daarmee een andere uitstraling krijgen.

De groene wiggen en de Hunzeloop bieden groenblauwe kwaliteiten die als kwalitatieve omgevingsfactoren kunnen bijdragen aan de herprofilering van de bestaande werklocaties. Heroriëntatie van werklocaties op deze ruimtelijke condities is interessant op verschillende niveaus. Zowel in het kader van een prettige en gezonde werkomgeving met de nabijheid van groen en recreatieve mogelijkheden, als qua aard van de werkzaamheden passend en aansluitend bij een dergelijke omgeving. Daarmee wordt tevens de uitstraling van de bebouwing en inrichting van de openbare ruimte een aandachtspunt, waarop sturing wenselijk is.

Voor verschillende werklocaties voorzien we daarmee mogelijkheden om te transformeren naar een werklocatie aangeduid als type ruimtelijk economisch milieu: 'toekomstbestendig hoogwaardige werklocatie'. Tegelijkertijd worden verschillende locaties gezien als 'toekomstbestendige functionele werklocaties'. Voor de locaties behorend tot deze laatste categorie, geldt dat daar ten opzichte van de huidige situatie ook aandacht nodig is om daadwerkelijk toekomstbestendig te worden. Het betreft dan met name de locaties ten zuiden van de Europaweg langs het Winschoterdiep met watergebonden mogelijkheden en de gedeeltes in de nabijheid van de A7 en N7 met goed logistieke ontsluiting.

Uitbreidingsvraagstuk:

Het vraagstuk met betrekking tot een eventuele uitbreiding kent verschillende aspecten die om afbakening vragen, waaronder de locatiekeuze en de doelgroep. Voorop staat dat de afweging om een nieuwe werklocatie te gaan ontwikkelen, beschouwd dient te worden in de context van een integrale ruimtelijke economische strategie, die ook over de grenzen kijkt van de gemeente Groningen. Er wordt hier overigens al rekening gehouden met een ontwikkeling op de locatie Eemskanaalzone 4.

Met betrekking tot de doelgroep van een eventuele uitbreidingslocatie in Meerstad kan de volgende redeneerlijn worden gehanteerd. Momenteel zijn op de bedrijventerreinen in de zuidoostelijke cluster kleinere en grotere bedrijven gevestigd, vaak door elkaar heen. Echter, voor kleinere bedrijven die groeien en voor grotere bedrijven

Referenties voor transformeren huidige terreinen in gemeente Groningen

wordt de ruimte in die gebieden steeds schaarser en zal de druk op de ruimte toenemen als gevolg van de wens om te intensiveren én als gevolg van de ambities om de Hunzeloop en stadsstraten in het bedrijvenlandschap terug te laten komen (waardoor de gewenste korrelgrootte in het direct aanliggende gebieden kleiner wordt). Tegelijkertijd draagt de ontwikkeling van de bestaande bedrijven bij aan de bredere stedelijke ambities.

Specifiek voor deze doelgroep zou de nieuw te ontwikkelen locatie daarmee een goede oplossing bieden. Hier kan een vestigingsmilieu worden gecreëerd waar deze middelgrote, doorgroeende bedrijven op lange termijn een goede plek krijgen. Uiteraard is het daarbij van belang dat het terrein op een toekomstbestendige manier wordt ingericht en goed wordt ingepast in het landschap.

Het gaat om een milieu dat omschreven wordt als 'toekomstbestendige functionele werklocatie'. Dit zou ruimte moeten bieden aan bedrijven met een perceelomvang van 0,5 tot 2,0 hectare, vaak met een zekere logistieke component en/of hinder, waardoor mengen met wonen geen optie is. Dat is de doelgroep die het steeds moeilijker gaat krijgen op de bestaande, steeds intensiever gebruikte werklocaties. Het realiseren van een terrein voor deze doelgroep, zou daarmee ook kunnen bijdragen aan het realiseren van de beoogde intensivering op de bestaande werklocaties. Voor kleinere bedrijven bieden de bestaande terreinen in de regel voldoende soelaas; voor grotere bedrijven ontwikkelt de gemeente Groningen ruimte aan de westzijde van de stad en kan een ontwikkeling in Midden-Groningen onderdeel zijn van de oplossing.

Met betrekking tot de locatiekeuze wordt het in het geval van uitbreiding van belang dat de situering past binnen de landschappelijke ambities en aansluit op het stelsel van de dragende ruimtelijke structuren. In dit geval wordt daarom gedacht aan een locatie gesitueerd aan beide zijdes van de verlengde Europaweg, gelegen in de nabijheid van de A7, en tegelijkertijd landschappelijk opgenomen in de bebossingsstrategie voor Meerstad. Zodoende wordt de route als uitloper van de geambieerde stadsstraat Europaweg programmatisch geladen, waarbij bedrijvigheid met actieve programma's zoveel mogelijk richting de straat/weg worden gesitueerd. Logistieke activiteiten (laden/lossen) worden bij voorkeur uit het zicht opgelost. Bijvoorbeeld aan de achterzijde van de bebouwing gesitueerd of door architectonische oplossingen, denk aan een logistiek hof of achter een doorgang in een façade. Een kaderstelling op vlak van beeldkwaliteit is aan te raden, om daarmee ook op de uitstraling van de bedrijfsbebouwing te kunnen sturen.



Tabel met Uitbreidingslocaties in Groningen/Meerstad

<i>Uitbreidingslocatie</i>	Groningen/Meerstad
<i>Type ruimtelijk economisch milieu:</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu
<i>Economisch profiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinere bedrijven die groeien en grotere bedrijven • Bedrijven met een grotere logistieke component (logistiek, groothandel, grotere bouwbedrijven, etc.) • Industrie met een hogere mate van omgevingshinder • Bedrijven met een relatief grote individuele omvang • Niet mengen met wonen
<i>Ruimtelijk profiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Perceelomvang van 0,5 tot 2,0 hectare • Goed ontsloten via A7 • Gelegen aan en oriëntatie/adressering richting verlengde Europaweg (als uitloper van voorgestelde stadsstraat ontwikkeling en verbinding tussen A7 en Meerstad) • Hoogwaardige uitstraling van bebouwing en openbare inrichting • Hoge mate van duurzaamheid van vastgoed • Landschappelijke inpassing: hanteer type harde overgang (grens), of tussenzone (verweven) (zie hiervoor handvatten zoals aangereikt onder ambitie: Aantrekkelijke en toekomstbestendige woon- en/of werkomgeving (pagina 33).
<i>Toekomstbestendige ontwikkeling</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verplicht parkmanagement • Goede digitale ontsluiting, teneinde digitalisering van bedrijven te kunnen faciliteren • Groene energie neutraal/opwekkend • Circulair materiaalgebruik • Klimaatadaptatie in de openbare ruimte, om hittestress en wateroverlast tegen te gaan • Meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld daken te gebruiken voor zonnepanelen en/of het realiseren van groene daken • Gezamenlijke faciliteiten (bijv. vergaderruimte, horeca en parkeerruimte), om ontmoeting te stimuleren en de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten • Een gezonde werkomgeving, met ruimte voor een ommetje, recreatief groen en/of logische openingen om gebruik te maken van de recreatieve waarde van het omliggende landschap.

Tabel met visie op bedrijventerreinen in Groningen

<i>Naam terrein Gemeente Groningen</i>	<i>Type ruimtelijk economisch milieu</i>	<i>Contextuele oriëntatie</i>	<i>Doelgroep bedrijvigheid</i>
<i>Eemskanaal</i>	Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu	Lintgebonden	MKB (met publiekstreckende functie, bijvoorbeeld een showroom of speciaalzaak), stadslogistiek, commerciële dienstverlening. Hoogwaardige uitstraling
<i>Driebond</i>	Noordzijde stedelijk gemengd werkmilieu. Zuidzijde intensief werkmilieu	Noordzijde lintgebonden, in dit geval stadsstraat gebonden. Zuidzijde snelweg gebonden.	MKB, eventueel ondergeschikte horeca, stadslogistiek. Recreatie (alleen aan de randen van het terrein). Moderne en overzichtelijke uitstraling
<i>Europapark</i>	Stedelijk gemengd werkmilieu	Spoorweggebonden	Grootschalige kantoren en recreatieve functies met een hoogwaardige uitstraling, Gericht op de stad.
<i>Eemspoort</i>	Stedelijk gemengd werkmilieu	Snelweggebonden	MKB, eventueel ondergeschikte horeca. Moderne en overzichtelijke uitstraling
<i>Euvelgunne</i>	Intensief werkmilieu	Landschap gebonden	MKB, eventueel ondergeschikte horeca. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Winschoterdiep</i>	Noorzijde gemengd toekomstbestendig hoogwaardig en functioneel (intensief en extensief) werkmilieu. Midden hoogwaardig (intensief) en zuidzijde functioneel (extensief)	Watergebonden en lintgebonden (stadsstraat gebonden)	MKB, eventueel ondergeschikte horeca. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Milieuboulevard</i>	Intensief werkmilieu	Lintgebonden (c.q. stadsstraatgebonden) en watergebonden.	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Roode haan</i>	Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu	Landschap gebonden	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie. Energie gericht. Regionale oriëntatie en het uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Uitbreidingslocatie St. Petersburgweg</i>	Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu	Lintgebonden (stadsstraat gebonden)	MKB, eventueel ondergeschikte horeca. Moderne en overzichtelijke uitstraling
<i>Uitbreidingslocatie Europaweg</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Lintgebonden (stadsstraat gebonden)	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie. Regionale oriëntatie en het uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.

Gemeente Midden-Groningen

Binnen de context van de A7 corridor worden de werklocaties in de gemeente Midden-Groningen bekeken die gelegen zijn aan en tussen de A7, het Winschoterdiep en het spoor. Naast herstructurering van bestaande terreinen speelt voor Midden-Groningen ook de vraag of en waar een uitbreidingslocatie voor economische activiteiten kan plaatsvinden.

Kansen bestaande terreinen:

Eén van de voornaamste uitdagingen ligt besloten in het verzachten van de harde schaalbotsingen tussen wonen, werken en het landschap, zonder dat daarmee effectief ruimte voor economie verloren zal gaan. De voorgestelde visie tracht vanuit die achtergrond mogelijkheden in beeld te brengen voor een schuifruimteoperatie.

Verschiedende bestaande bedrijventerreinen die ‘binnendorpelijk’ gelegen zijn, bieden kansen voor verdichting in het kader van de verstedelijkings-/woningbouwopgave, waarbij tegelijkertijd moet worden gestreefd naar behoud van ruimte voor (lichtere) economische functies. Dit biedt bijvoorbeeld een nieuw perspectief voor een locatie als Martenshoek en Foxham, gesitueerd in de nabijheid en tussen twee stations: Kropswolde en Martenshoek. Ook voor de locatie Sappemeer-Oost geldt dat er potentie ligt voor ontwikkelingen. Op het huidige monofunctionele gedeelte is nog veel te winnen, kijkend naar de huidige ruimtelijke opzet. Er is nog uitgifte mogelijk en naast intensivering van werkprogramma, zou menging met wonen nader onderzocht moeten worden. In dat kader is tevens heractivering van het station een interessante overweging. Hiermee ontstaan op de as Winschoten – Groningen diverse stationsknopen met verdichtingspotentieel en onderscheidend vermogen binnen de gemeente Midden-Groningen.

Voor verplaatsing van bedrijven is een locatie in de relatieve nabijheid van de huidige situering veelal gewenst. Een aantal bestaande terreinen zou hiervoor ten dele kunnen worden aangewend. Voor de Gouden Driehoek geldt dat er nog ruimte aanwezig is voor doorontwikkeling binnen de huidige opzet. En net als voor Rengers geldt dat er conform huidige invulling ruimte is voor industrie, logistiek en grote bedrijven. Desalniettemin is er vanuit het oogpunt van toekomstbestendigheid en uitstralingsniveau winst te behalen. Hoewel dit mogelijk als drempel kan werken, is zowel bij nieuwe vestigingen als bij verplaatsing zorgvuldigheid nodig bij deze thema's. Vooral omdat we nu al weten dat de harde botsingen die we nu al kennen op sommige plekken, gevolgen hebben voor de leefbaarheid in het gebied.

Op Westerbroek worden kansen voorzien voor circulaire industrie en onderlinge synergie, daar waar de werklocatie ruimte biedt voor industrie en watergebonden bedrijvigheid. Besef van de locatielkwaliteiten met de ligging aan het water is essentieel voor

optimale benutting. Hiermee heeft de locatie goede kaarten om een voorbeeld te kunnen worden voor een daadwerkelijk toekomstbestendig functioneel werkmilieu. En in het verlengde van Westerbroek ligt er voor Foxhol een opgave om de ruimte voor industrie hier ook verder te ontwikkelen met een toekomstbestendig karakter.

Tot slot kan nog worden opgemerkt dat de vrijkomende NAM-locaties en aanwezige infrastructuur kansen bieden voor een nieuwe invulling en afhankelijk van hun ligging en ontsluiting voor verschillende typen van gebruik aangewend zouden kunnen worden.

Uitbreidingsvraagstuk:

Focus en gerichte aandacht zijn, zoals ook al eerder benoemd, cruciaal met betrekking tot een eventuele uitbreidingslocatie. Bovendien alleen wanneer het meerwaarde biedt als onderdeel van een bredere strategie en op een duurzame wijze wordt gedaan. Daarbij geldt tevens dat in lijn met de omarmde landschappelijke waarde van de openheid ten noorden van de A7, er binnen deze visie geen mogelijkheid wordt gezien om hier een uitbreidingsvraag te laten landen.

Een aantal andere locaties komt mogelijk wel in beeld, waarbij zorgvuldige afweging nodig is om tot de selectie te komen van een plek die de beste condities biedt om bij te kunnen dragen aan de gewenste schuifruimteoperatie. Locaties die we hier aanduiden als opties voor uitbreiding zullen in dat licht nooit tegelijkertijd in ontwikkeling gebracht moeten worden. Zoals hierboven vermeld worden bovendien ook op bestaande terreinen kansen gezien om (een deel van) deze operatie te laten plaatsvinden.

Een mogelijke locatie voor uitbreiding wordt gezien aan de westzijde van het huidige Rengers terrein, waar momenteel nog ruimte voor ontwikkeling en intensivering is. De locatie Rengers West zou goed ontsloten zijn via de A7 en sluit aan op het bestaande bedrijventerrein, maar grenst ook aan het lintbebouwing van de Rengerslaan. Bovendien ligt de locatie in de nabijheid van de linten van Borgweg en Westerbroek. Deze omgeving maakt ook deel uit van het landschappelijk kader, waarmee direct wordt gewezen op de noodzakelijkheid van een zorgvuldige aansluiting op de schaal van de linten (bijvoorbeeld gepaste afstand aanhouden) en kwalitatieve overgang op het landschap. Nader te beschouwen valt op welke wijze dit ingevuld kan worden: harde overgang, verweven of gradiënt. Qua doelgroep komen logistieke en grotere bedrijven in beeld waarvoor elders geen ruimte blijkt. Potentieel zou deze locatie daarmee ruimte kunnen bieden aan XL ontwikkelingen tot boven de 2 hectare per perceel.

Het bestaande bedrijvenpark De Gouden Driehoek is tevens goed bereikbaar en heeft nog ruimte om geïntensiveerd te worden met bedrijvigheid. Oostelijk hiervan is er ruimte voor een potentiële uitbreiding. Randvoorwaardelijk is dat pas bij volledige benutting van het huidige terrein overgegaan zou kunnen worden op nieuwe

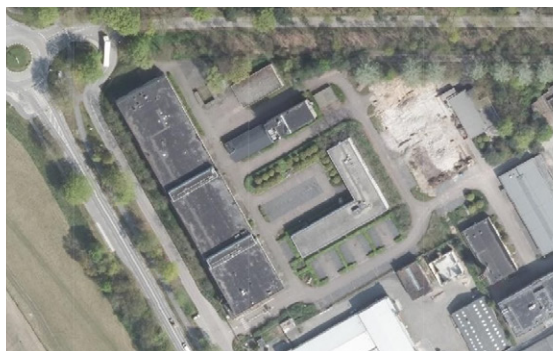
uitbreiding. Qua profiel en ontsluitingsmogelijkheden ligt het minder voor de hand hier in te zetten op XL ontwikkelingen.

Ten zuiden hiervan is er in de Tussenklappenpolder eventueel ruimte voor grote ruimtevragers, bedrijvigheid in de categorieën XL en XXL. Ook hiervoor speelt de ontsluitingskwestie en zal hoog ingezet moeten worden op zorgvuldige aansluiting op het landschap. Zoals vermeld in het Ruimtelijk-economisch perspectief A7/N33 geldt voor de Tussenklappenpolder nadrukkelijk dat een onderzoek naar de

haalbaarheid en wenselijk van vestiging van grote ruimtevragers moet plaatsvinden in een gebiedsproces.

Hiermee wordt duidelijk dat er voor de gemeente Midden-Groningen meerdere opties zijn en daarmee dat er diverse paden te bewandelen zijn, maar er geen makkelijke route is. Het vereist strategische afweging en durf om te kiezen, waarbij dus ook opties komen te vervallen om te komen tot een strategie met brede maatschappelijke relevantie.

Referenties voor transformeren huidige terreinen voor beide gemeentes



Arbon en Zenith in Rhenen



Diviande in Veenendaal



Grozette in Woerden



ViaVac in Lopik

Tabel met Uitbreidingslocaties in Midden-Groningen

<i>Uitbreidingslocatie</i>	Rengers West
<i>Type ruimtelijk economisch milieu:</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu
<i>Economisch profiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijven met een grotere logistieke component (logistiek, groothandel, grotere bouwbedrijven, etc.) • Industrie met een hogere mate van omgevingshinder • Bedrijven met een relatief grote individuele omvang
<i>Ruimtelijk profiel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Perceelomvang XL, biedt ook ruimte boven 2 hectare • Goed ontsloten via A7 • Hoogwaardige uitstraling van bebouwing en openbare inrichting • Hoge mate van duurzaamheid van vastgoed • Zorgvuldige aansluiting op schaal en maat van nabijgelegen lintbebouwing, bijvoorbeeld door gepaste afstand en kwalitatieve impuls in te behouden open gebied • Landschappelijke inpassing: hanteer type tussenzone (verweven) of graduele overgang (overloop) (zie hiervoor handvatten zoals aangereikt onder ambitie: Aantrekkelijke en toekomstbestendige woon- en/of werkomgeving (pagina 33).
<i>Toekomstbestendige ontwikkeling</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verplicht parkmanagement • Goede digitale ontsluiting, teneinde digitalisering van bedrijven te kunnen faciliteren • Groene energie neutraal/opwekkend • Circulair materiaalgebruik • Klimaatadaptatie in de openbare ruimte, om hittestress en wateroverlast tegen te gaan • Meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld daken te gebruiken voor zonnepanelen en/of het realiseren van groene daken; • Gezamenlijke faciliteiten (bijv. vergaderruimte, horeca en parkeerruimte), om ontmoeting te stimuleren en de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten • Een gezonde werkomgeving, met ruimte voor een ommetje, recreatief groen en/of logische openingen om gebruik te maken van de recreatieve waarde van het omliggende landschap.

Tabel met visie op bedrijventerreinen in Midden-Groningen

<i>Naam terrein Gemeente Midden Groningen</i>	<i>Type ruimtelijk economisch milieu</i>	<i>Contextuele oriëntatie</i>	<i>Doelgroep bedrijvigheid</i>
<i>Westerbroek</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Watergebonden	Grootschalige (zware) industrie met een circulaire component. Regionale oriëntatie. Bijvoorbeeld een circulaire hub, asfalt/betoncentrale. Functionele uitstraling.
<i>Foxhol</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Watergebonden	Grootschalige industrie met een circulaire component. Regionale oriëntatie. Bijvoorbeeld een circulaire hub, asfalt/beton centrale. Functionele uitstraling.
<i>Rengers</i>	Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu	Snelweggebonden	Grootschalige logistiek. Regionale oriëntatie. Hoogwaardige uitstraling.
<i>Martenshoek-Zuid</i>	Dorps gemengd werkmilieu	Lintgebonden	MKB met lagere milieuhinder (met publiekstrekkende functie, bijvoorbeeld een showroom of speciaalzaak). Commerciële dienstverlening. Lokale oriëntatie. Moderne en overzichtelijke uitstraling.
<i>Martenshoek-Foxham</i>	Dorps gemengd werkmilieu	Lintgebonden	MKB met lagere milieuhinder (met publiekstrekkende functie, bijvoorbeeld een showroom of speciaalzaak). Commerciële dienstverlening. Lokale oriëntatie. Moderne en overzichtelijke uitstraling.
<i>Hoogezand-Noord</i>	Dorps gemengd werkmilieu	Watergebonden	MKB met lagere milieuhinder (met publiekstrekkende functie, bijvoorbeeld een showroom of speciaalzaak). Commerciële dienstverlening. Lokale oriëntatie. Moderne en overzichtelijke uitstraling.
<i>Sappemeer-Oost</i>	Dorps gemengd werkmilieu gemengd met intensief werkmilieu	Spoorgebonden	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Het bedrijvenpark De Gouden Driehoek</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Snelweggebonden	MKB en (grootschalige) logistiek. Moderne en overzichtelijke uitstraling.
<i>Industrieweg- Zuidbroek</i>	Dorps gemengd werkmilieu gemengd met extensief werkmilieu	Watergebonden	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie en een circulaire component. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel. Er is een goede overgang gewenst tussen dorp en bedrijvigheid ten zuiden van het Winschoterdiep.
<i>Uitbreidingslocatie Rengers West</i>	Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) werkmilieu	Snelweggebonden	Grootschalige logistiek. Regionale oriëntatie. Hoogwaardige uitstraling.
<i>Uitbreidingslocatie Gouden driehoek</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Snelweggebonden	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie en een circulaire component. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.
<i>Uitbreidingslocatie Tussenklappen- polder</i>	Toekomstbestendig functioneel (extensief) werkmilieu	Snelweggebonden	Grootschalige industrie en andere functies met een hoge milieucategorie en een circulaire component. Uitstralingsniveau is hoofdzakelijk functioneel.

Slotoverwegingen

Ter afsluiting van het ruimtelijk-economische deel van de visie delen we hieronder nog enkele overwegingen die voor een goed begrip van het document nog expliciet verdienen te worden benoemd.

Ten eerste: we vinden het nuttig om voor de watergebonden bedrijvigheid in te zetten op een gemeente-overstijgende blik. Watergebonden kavels zijn schaars, maar van groot belang voor het functioneren van de bestaande bedrijvigheid, het kunnen faciliteren van nieuwe, circulaire industrie en voor het realiseren van een modal shift van logistieke ladingstromen. Dat tekent het belang van het zorgvuldig benutten van de kades aan het Winschoterdiep in beide gemeenten. Het bedrijventerrein Westerbroek, in de gemeente Midden-Groningen, heeft daarin een bijzondere positie, omdat hier bij uitstek ook ruimte is voor extensievere watergebonden functies met een zekere mate van omgevingshinder. Dat zijn kwaliteiten die met name voor de nieuwe, circulaire industrie van belang zijn, bijvoorbeeld industrie, gericht op het verwerken van bouw- en sloopafval. Daar kunnen beide gemeenten in gezamenlijkheid een sterke propositie in de markt zetten. We adviseren om zuinig te zijn op deze plekken en bij planvorming of toetsing van initiatieven helder af te wegen waar watergebonden bedrijven wel of niet toekomstbestendig gefaciliteerd kunnen worden.

Ten tweede: we voorzien dat de spoorverbinding tussen beide gemeenten een grotere potentie heeft dan dat nu verzilverd wordt. De as heeft een diversiteit aan stationslocaties, waaronder vier stations in Midden-Groningen. In het kader van het huisvesten van economische functies, het faciliteren van arbeidspendel tussen beide gemeenten en wellicht ook de woning- en verstedelijkingsopgave kan hier potentieel meer winst en onderlinge interactie tussen beide gemeenten gerealiseerd worden. Wees daarbij wel beducht op maakbaarheid: niet alle functies en doelgroepen lenen zich hiertoe. De stationsgebieden op deze lijn hebben nog weinig plaatswaarde (place-to-be), dus een dergelijke inzet op onderlinge interactie tussen beide gemeenten zal altijd gepaard moeten gaan met het creëren hiervan. Bijvoorbeeld door een uniek programma te realiseren, dat de initiële perifere ligging van de stations compenseert en als vliegwiel kan dienen voor verdere ontwikkelingen.

Ten derde: de locaties waar in deze visie mogelijkheid tot uitbreiding van bedrijventerrein wordt voorzien, hebben allemaal inherent dezelfde locatiekwaliteiten. De locaties zijn bijvoorbeeld allemaal goed ontsloten aan de A7, nabij de stad Groningen en er is potentieel ruimte voor bedrijven van een grootschaligere omvang. Voor een zorgvuldige ontwikkeling – zowel vanuit perspectief van economie als vanuit het perspectief van landschap – is het niet wenselijk om meerdere terreinen met dezelfde propositie in de markt te zetten, ook al is er in beide gemeenten een vraag naar bouwgrond. Onderlinge concurrentie is onnodig en draagt niet bij aan betere harmonie tussen economie en landschap. Het is dus wenselijk om de nieuwe terreinen op deze as sterker ten opzichte van elkaar te profileren en/of zelfs gefaseerd ten opzichte van elkaar te ontwikkelen. Daarbij zijn verschillende opties denkbaar. Bijvoorbeeld een onderscheid in grootteklasse: Meerstad leent zich qua omgeving minder voor XL-bedrijven (> 3 ha) dan Rengers-West en De Gouden Driehoek. Dat geldt in het bijzonder voor het deel dat aan de Driebondsweg is ingetekend. Daarnaast stellen we ons voor dat Rengers-West en ook De Gouden Driehoek zich voor een slag zwaardere bedrijven (in mate van omgevingshinder) lenen dan Meerstad en daarmee beter geëquipeerd zijn voor grootschalige industrie. De plekken moeten zich niet van elkaar onderscheiden waar het gaat om ambities voor intensiteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie en verblijfsklimaat. Daarvoor moet voor iedere 'greenfield-ontwikkeling' een hoog niveau nagestreefd worden.

Het draagt bij aan het beoogde resultaat – niet onderling concurreren en als gehele regio een sterke propositie in de markt zetten – als leads en acquisitie onderling afgestemd worden, bijvoorbeeld in één gezamenlijk bedrijvenloket. Uiteindelijk kiezen bedrijven, binnen de kaders die worden geboden (zie vorige alinea), hun eigen weg. Maar aanvullend kunnen de 'eigen' terreinen als eerste worden aangeboden aan bedrijven die binnen de gemeente op hun bestaande locatie uit hun jasje groeien en/of bedrijven die beter op een andere plek passen om zo de ambities op bestaande locaties te realiseren.



Boven de Bieleveldslaan kijkend richting de Hoofdweg

Inspiratiekaart met acht sleutelplekken

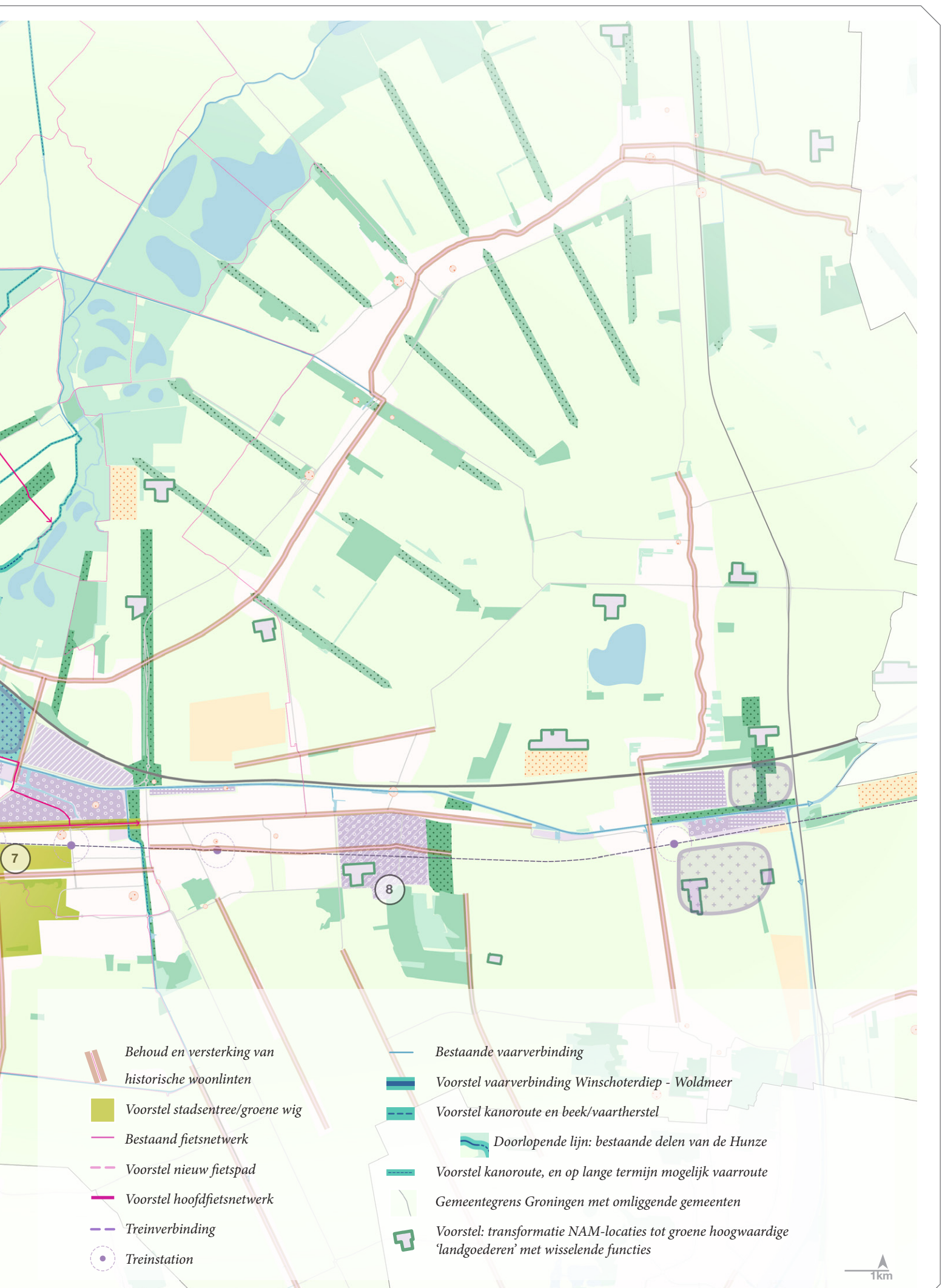


Inspiratiekaart








De in de voorgaande hoofdstukken besproken voorstellen en principes op het gebied van economie, vaarverbinding, natuur en landschap komen samen op deze kaart. Dit is geen blauwdruk, maar een perspectief voor hoe, door integraal naar opgaven te kijken, kansen kunnen ontstaan voor een aantrekkelijker landschap. Een landschap waar het goed toeven is voor mens en dier, en ruimte is voor ecologie en economie. Op de volgende pagina's lichten we de inspiratiekaart verder toe aan de hand van acht sleutelplekken.

Legenda

- | | | | | | |
|--|------------------------|--|-------------------------------------|--|---|
| | Bewoond gebied | | Plannen voor nieuw woongebied | | Mogelijkheid voor wonen in bosrijke omgeving |
| | Bedrijventerrein | | Zoekgebied wonen/water | | Voorstel voor uitleglocaties bedrijventerrein, uitbreiden enkel waar nodig. |
| | NNN en/of N2000 gebied | | Zoekgebied vergroting Woldmeer | | Stedelijk gemengd werkmilieu |
| | Bebost gebied | | Gepland zonneveld | | Dorps gemengd werkmilieu |
| | Water | | Geplande windmolens | | Toekomstbestendig hoogwaardig (intensief) |
| | Zonneveld | | Voorstel nieuwe natuur | | Toekomstbestendig functioneel (extensief) |
| | Hoofdweg | | Voorstel nieuwe bosgebieden | | Voorstel stadsstraat: Europaweg en Driebondsweg |
| | A7 | | Voorstel nieuw bosgebied indicatief | | Paarse lijn langs Hunze: bedrijven oriënteren met de Hunze als voorkant |



-  Behoud en versterking van historische woonlinten
-  Voorstel stadsentree/groene wig
-  Bestaand fietsnetwerk
-  Voorstel nieuw fietspad
-  Voorstel hoofd fietsnetwerk
-  Treinverbinding
-  Treinstation

-  Bestaande vaarverbinding
-  Voorstel vaarverbinding Winschoterdiep - Woldmeer
-  Voorstel kanoroute en beek/vaartherstel
-  Doorlopende lijn: bestaande delen van de Hunze
-  Voorstel kanoroute, en op lange termijn mogelijk vaarroute
-  Gemeentegrens Groningen met omliggende gemeenten
-  Voorstel: transformatie NAM-locaties tot groene hoogwaardige 'landgoederen' met wisselende functies

1

Hunze – Euvelgunne

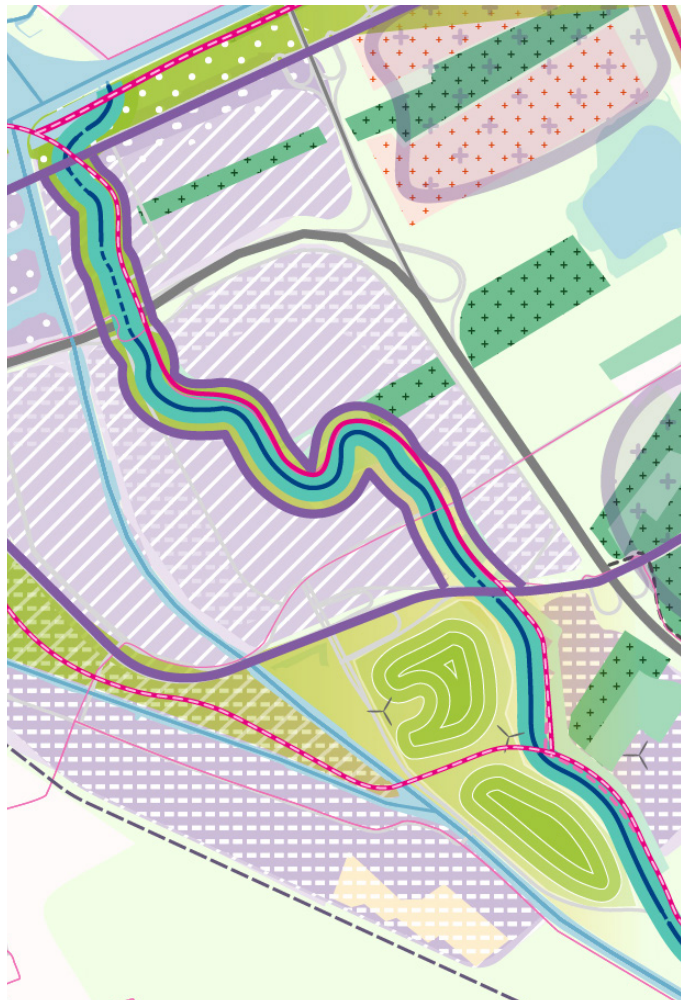
De groenzone langs de Hunze ligt nog altijd als een prachtig reservaat, beschermd tussen de werkterreinen. Maar deze bescherming was niet overal op tijd. Pak de Hunze als projectoverstijgende opgave aan en breng de Hunze weer terug van uitmonding in het Eemskanaal tot aan het Winschoterdiep bij Waterhuizen. Hiermee ontstaat een hoogwaardige entree van de stad, die de huidige barrière van bedrijventerreinen aan de oostkant van de stad volledig doorkruist. Daarnaast wordt de Hunze als vestigingsvoorwaarde nog onvoldoende benut. Hier liggen kansen! Trek de groensfeer door tot in Euvelgunne en Oosterparkwijk en zorg dat mensen in hun pauze een aangenaam rondje kunnen lopen. Het is een ontwerpogave om de kracht van het gebied als oase van historisch landschap te behouden, en tegelijkertijd voor meer verbinding met het omliggende werkterrein te zorgen.



In de huidige situatie zijn bedrijven afgekeerd van de Hunze



In de voorgestelde situatie wordt de Hunzezone benut als voorkant



Zoom op visiekaart - Hunze – Euvelgunne



Nesciobrug als referentie voor mogelijke fietsbrug over Eemskanaal om via de Hunze direct de stad in/uit te kunnen fietsen

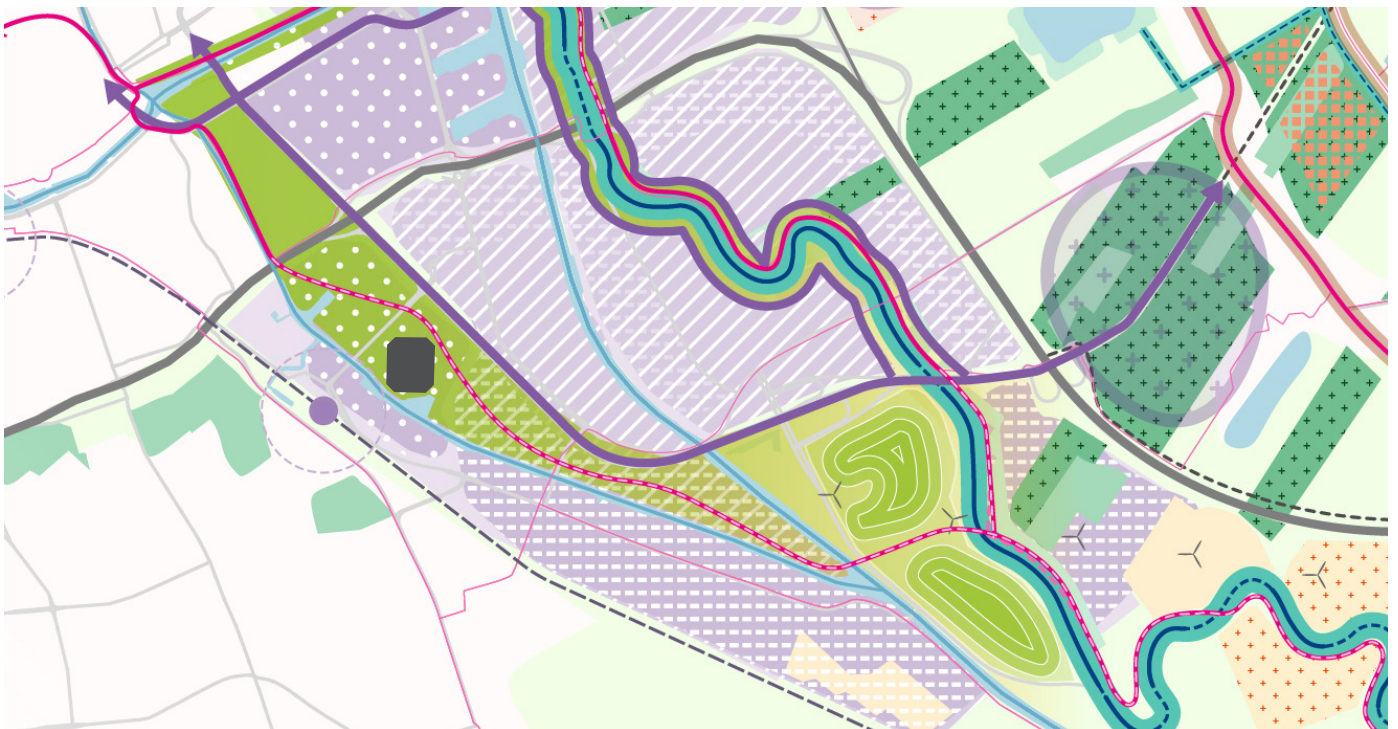


High Tech Campus Eindhoven als voorbeeld van vestigingsvoorwaarde: aantrekkelijke groen blauwe omgeving werkmilieu.

2

Stainkoeln en groene entree Euroborg

In de door ons benoemde 'Euroborgentree' komen verschillende opgaven bij elkaar: het is een zoekgebied voor windturbines, er zijn bestaande en geplande zonnepanelen, bedrijfskavels die in de verkoop staan, en er is de Stainkoeln die ook op termijn een andere invulling moet krijgen. Door dit als één project en één ontwerpopgave aan te pakken, kan dit een aantrekkelijke groene entree worden voor de stad Groningen waarbinnen alle functies hun plaats krijgen, en waar ook plaats is voor natuur en recreatie.



Zoom op visiekaart - Stainkoeln en groene entree Euroborg



Strijp-S Eindhoven. Multifunctioneel gebied met bedrijfs-, recreatie-, natuur- en entreefunctie voor de stad. De Euroborgentree staat hier nog ver van, maar heeft ook deze potentie



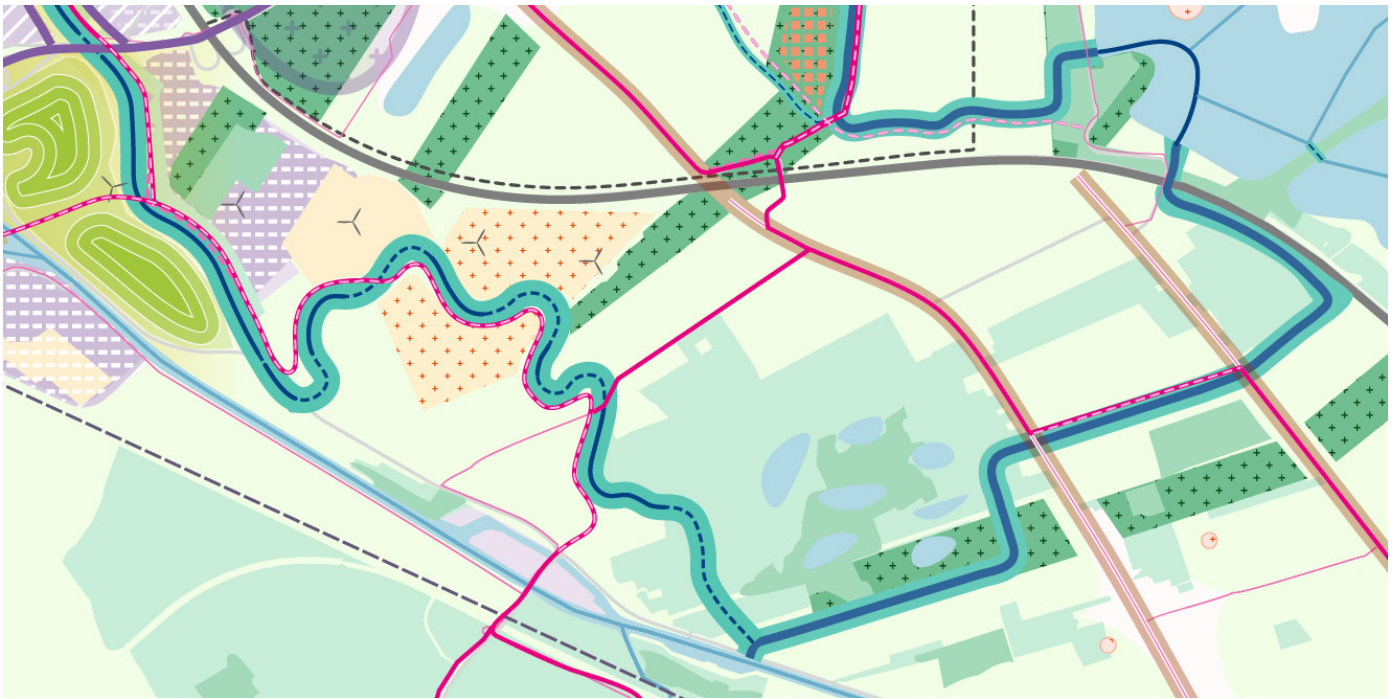
VAM-berg in Drenthe als referentie voor Stainkoeln. De afvalbergen kunnen in de toekomst een recreatieve functie krijgen



Door Strijp S loopt de Groene Corridor die Eindhoven op een aantrekkelijke manier verbindt met Oirschot

3**Vaarverbinding en Hunze rondom
Winschoterdiep**

De kruising met het Winschoterdiep is niet eenvoudig te maken voor de nieuwe vaarverbinding, zoals in hoofdstuk 5 verder wordt toegelicht. Door in te zetten op een brede vaarverbinding ten zuiden van Westerbroek én een kanoverbinding over de Hunze kunnen meerdere kansen worden verzilverd: de Hunze wordt hersteld, wat historisch én ecologisch waardevol is; en Westerbroek krijgt er met de vaarverbinding een stevige waterbuffer bij die bovendien het natuurareaal vergroot.



Zoom op visiekaart - Vaarverbinding en Hunze rondom Winschoterdiep



Een vaarverbinding biedt kansen om Westerbroek te vergroten en op nieuwe manieren te beleven



Zorg voor genoeg ruimte voor de Hunze waarin plek is voor beplanting, natuur, kanoërs, fietsers, en wandelaars



Impressie van zonnepark Roodehaan, waarin ruimte is gereserveerd voor de Hunze



Legenda

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| Thema: voedsel | Bestaande bomen |
| Thema: vogels | Bestaande bosschage |
| Thema: gezonde bodem | Bestaande boomgaard |
| Thema: kleurrijk | Nieuw struweel |
| Thema: muizen & insecten | Voedselbos |
| Thema: bijen & vlinders | Kruidrijk grasland |
| Thema: kikkers & amfibieën | Bloemrijk grasland |
| Zonnepanelen | Moestuin |
| Verplaatsbare zonnepanelen | Gereedschapsschuur |
| Trafostation | Bestaande sloten & greppels |
| Verharde weg | Poelen |
| Spoorlijn | Entree |
| Halfverharde weg | Informatiepunt |
| Onderhoudspad | Parkeerplekken |
| Fietsroute & -knooppunten | Tiny house initiatief |
| Wandelpad | Zichtlijnen & uitkijpunten |
| Vlonder | Picknickplek |

Referentie inpassing zon in het landschap:

In de energietuin bij Assen wordt naast energieopwekking ook vol ingezet op biodiversiteit en beleving

4

Europaweg transformeren naar Stadsstraat

De Europaweg vormt een toegangsweg tot de stad Groningen. Als gevolg van een reeks infrastructurele ontwikkelingen in de afgelopen decennia, waarbij de A7 en N7 zijn doorgetrokken, heeft de Europaweg een andere betekenis gekregen in het mobiliteitsnetwerk. Dit biedt kansen om de weg beter te integreren in het stedelijk netwerk. Het huidige profiel is breed, de weg is vrij gelegen, waarbij de bebouwing met de 'rug' richting de weg is georiënteerd en ontsloten via parallel wegen. Door in te zetten op een ontwikkeling tot stadsstraat kan de Europaweg worden getransformeerd naar een volwaardig stadsnet. Als radiale stadsstraat vanuit het centrum van de stad biedt de weg in potentie ruimte aan begeleidende bebouwing met adressen aan beide zijdes van de straat en oriëntatie op de weg.

Er zou een gemengd programma kunnen worden ontwikkeld met een levendig en stedelijk karakter, in combinatie met een aantrekkelijke openbare ruimte, zodat een aangename verblijfskwaliteit ontstaat.

Daarbij is aandacht voor de voetganger en fietser van groot belang en krijgt de auto een minder prominente rol.

Als potentiële levensader van het zuidoostelijke deel van de stad, kan de Europaweg ook de verbinding worden richting Meerstad. Tevens zien we kansen om een soortgelijke ontwikkeling in te zetten langs de as Sontweg – Sint Petersburgweg. Het doel bij deze ontwikkeling is het bijdragen aan een goed functionerend stedelijk weefsel, waarin een prettige balans wordt gevonden tussen gebruik, programma en een menselijke schaal en maat.



Zoom op visiekaart - Stadsstraten (paarse pijlen) Europaweg en Driebondsweg



Principe van breed straatprofiel naar stadsstraatprofiel



Referentie Stadsstraat Aalsterweg, Eindhoven



Referentie Stadsstraat Passeig De St Joan Boulevard, Barcelona



Referentie Stadsstraat: Wibautstraat, Amsterdam

5 Middelbert, Engelbert en Harkstede

De MEER-dorpen en Harkstede hebben altijd een sterke relatie gehad met de stad Groningen, maar 'zijn echt eigen dorpen, geen buitenwijken van Groningen'. De dorpingen voelen de druk van de ontwikkelingen rondom en hebben behoefte aan rust en ruimte. Haaks op de dorpen stellen we daarom bosstructuren voor die robuust genoeg zijn om nieuwe ontwikkelingen in zich op te nemen en die tegelijkertijd ruis uit de omgeving opvangen en recreatief interessant zijn. De vaarverbinding naar het Zuidlaardermeer kan hier verder vertakken als onderdeel van het vaar netwerk.

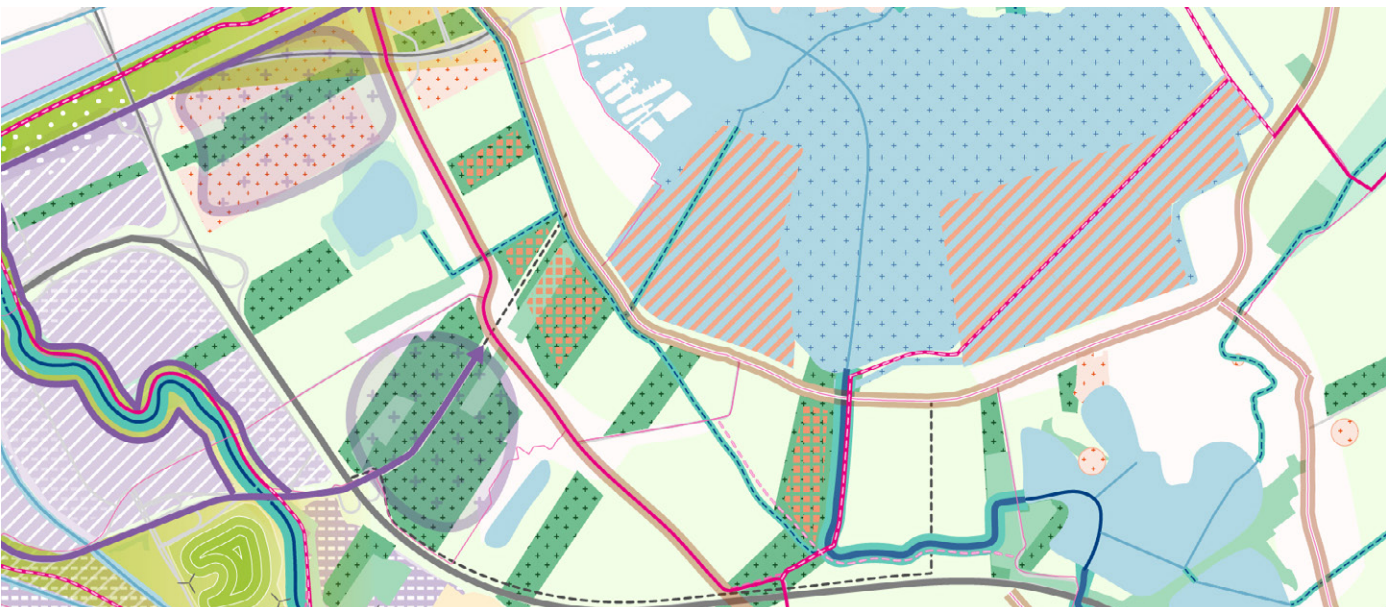
In Middelbert en Engelbert wordt vanuit EKZ4 ruimte gereserveerd voor bedrijvigheid. In hoofdstuk 6 Strategie Ruimtelijke Economie, wordt hier verder op in gegaan. De uitbreiding van werklocaties heeft altijd een relatie met het landschappelijk kader. Er zijn verschillende manieren om de overgang tussen het landschappelijk kader en de werklocaties vorm te geven. Deze overgangen zijn de randvoorwaarde voor de uitbreiding van werklocaties. De opties zijn 'hard', 'verweven' of 'gradiënt'. Per locatie is er nader onderzoek nodig welke overgang het beste hierbij past. (zie hoofdstuk 6)



Uxbridgebusinesspark (GB). Bedrijven ingepakt in bosrijke omgeving



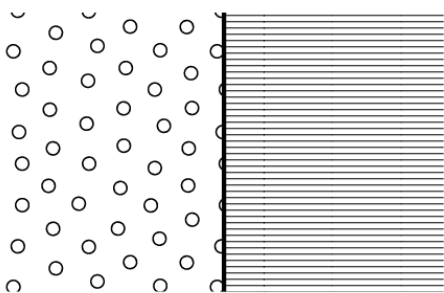
Nieuwe woonwijk in Kerckebosch Zeist: woningen opgenomen in een bosrijke omgeving



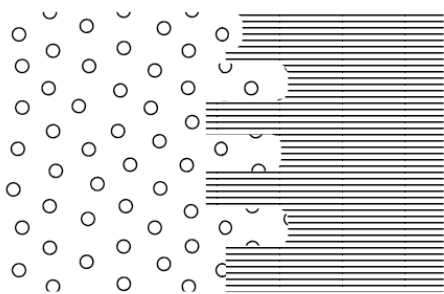
Zoom op visiekaart - Middelbert-Engelbert-Harkstede



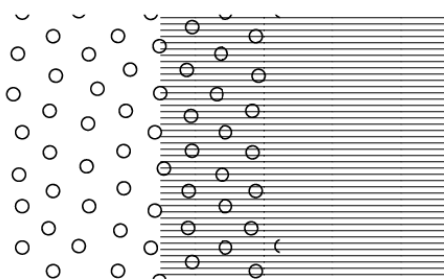
Bosstroken zorgen voor een afwisseling van besloten en open ruimtes tussen een bewoningslint en de snelweg A2 in Amsterdam



Voorbeeld 'Hard' tussen werkkerrein Foxhol en de Westerbroekstermade polder



Voorbeeld 'Verweven' van TU Eindhoven Tech campus in groene omgeving

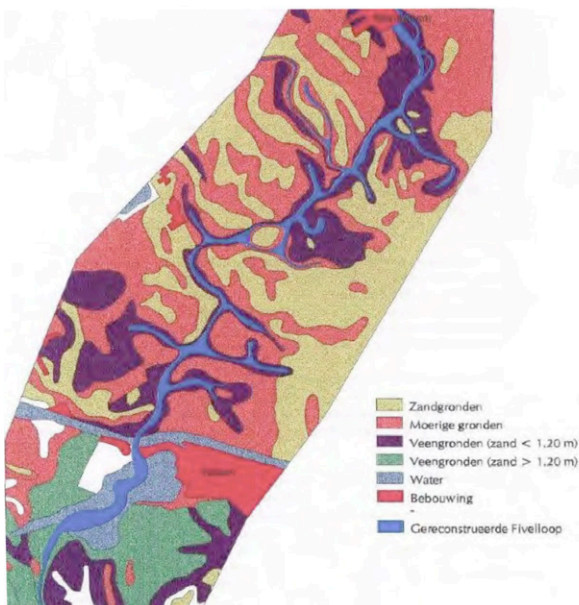


Voorbeeld 'Gradient' van de Haverlij, Den Bosch

*Schematisch voorbeeld van drie soorten overgangen tussen bebouwd en groengebied.
1. Hard. 2. Verweven. 3. Gradient*

6 Fivel en Rengers-west

De Fivel is als naam verdwenen van de kaart, maar op zijn plek lopen nog steeds riviertjes en natuurgebieden die zorgen voor de verbinding van het Schildmeer naar het Zuidlaardermeer. Vanuit het noorden verliest de natuurverbinding de relatie met de Fivel en maakt zij een omtrekkende beweging via de Borgmeren, Westbroek en uiteindelijk het Drentsche Diep. Wij zien een kans voor een extra 'natuurverbinding' die gekoppeld kan worden aan de ruimtelijk economische ontwikkeling van Rengers-west als projectoverstijgende opgave. Aanvullend zou de Fivel van belang kunnen zijn voor de aanvoer van schoon en gebufferd water naar Roegwold vanuit het stroomgebied van de Hunze. Dat vraagt om een nadere verkenning.



Reconstructie van de bodemopbouw langs de vermoedelijke loop van de Fivel (Molema & Clingerborg, 1996)



Deel van de 'Kaart van den voormaligen Fivelboezem en oude dijken' volgens onderzoek van P.M. Bos, naar een tekening uit 1919

Voor de inrichting van het werkkerrein in Rengers-west zien we kansen voor een nieuwe typologie voor dit projectgebied waarin ecologische en economische ontwikkeling samen komen. Een concept dat tot op gebouwniveau kan worden doorgevoerd, zoals het duurzame, en in het landschap opgenomen gebouw van het NIOO KNAW laat zien.



Zoom op visiekaart - Fivel en Rengers-west



Bevers in het Zuidlaardermeer (Het Groninger Landschap). Bij de ontwikkeling van Rengers-west is het een grote kans om dit natuurinclusief in te richten zodat bevers kunnen passeren richting het Roegwold



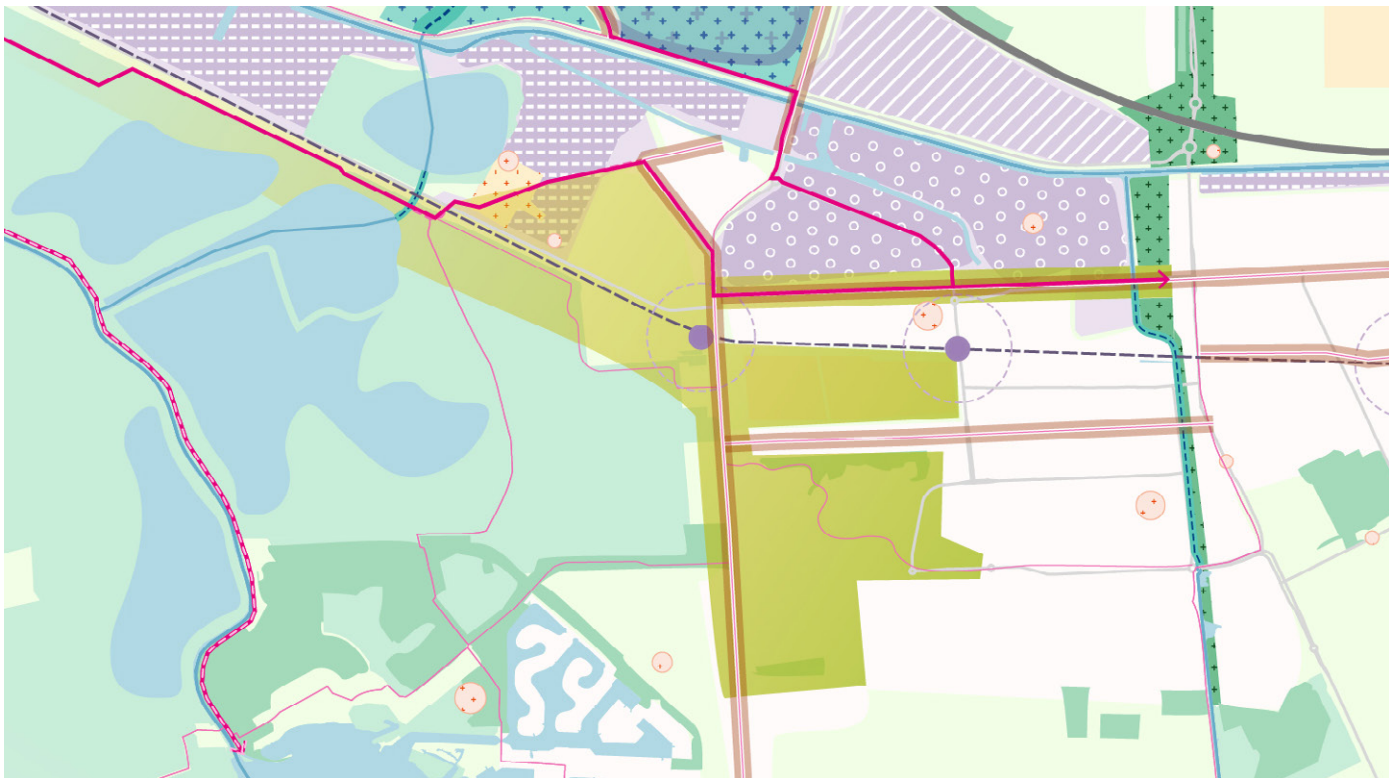
NIOO KNAW in Wageningen. Een gebouw dat laat zien dat ecologische en economische ontwikkeling niet tegenstrijdig hoeven te zijn

7

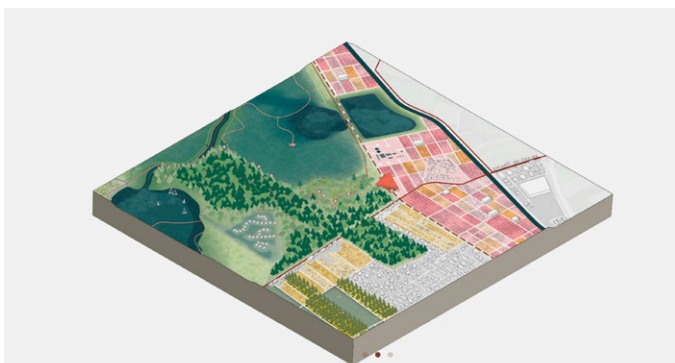
Groene Iob Kropswolde (Hoogezand-west)

Hoogezand grenst aan de westkant aan een natuurgebied van topniveau: een Natura 2000-gebied met allerlei bijzondere broedvogels waar ook de zeearend rondvliegt. Er is nu nog een harde grens tussen stad en natuur. Door de natuur verder de stad in te trekken, en fiets- en wandelpaden het gebied in (onder andere een nieuwe spoorovergang bij Foxhol), ontstaan er fantastische rondjes vanuit Foxhol en Martenshoek. Interessant voor bewoners maar ook voor het vestigingsklimaat. Wie wil er niet een zeearend zien op zijn lunchrondje?

De omgeving van Station Martenshoek biedt ook kansen om te verdichten. Binnen het kader van de verstedelijkingsopgave is dit een interessante locatie voor een binnendorpse verdichtingsopgave met een functiemix die past bij een locatie die zo dicht bij het station is gesitueerd.



Zoom op visiekaart - Groene entree Hoogezand-west



Verbeelding van Kropswolde uit het project 'waterbatterij' van B+B



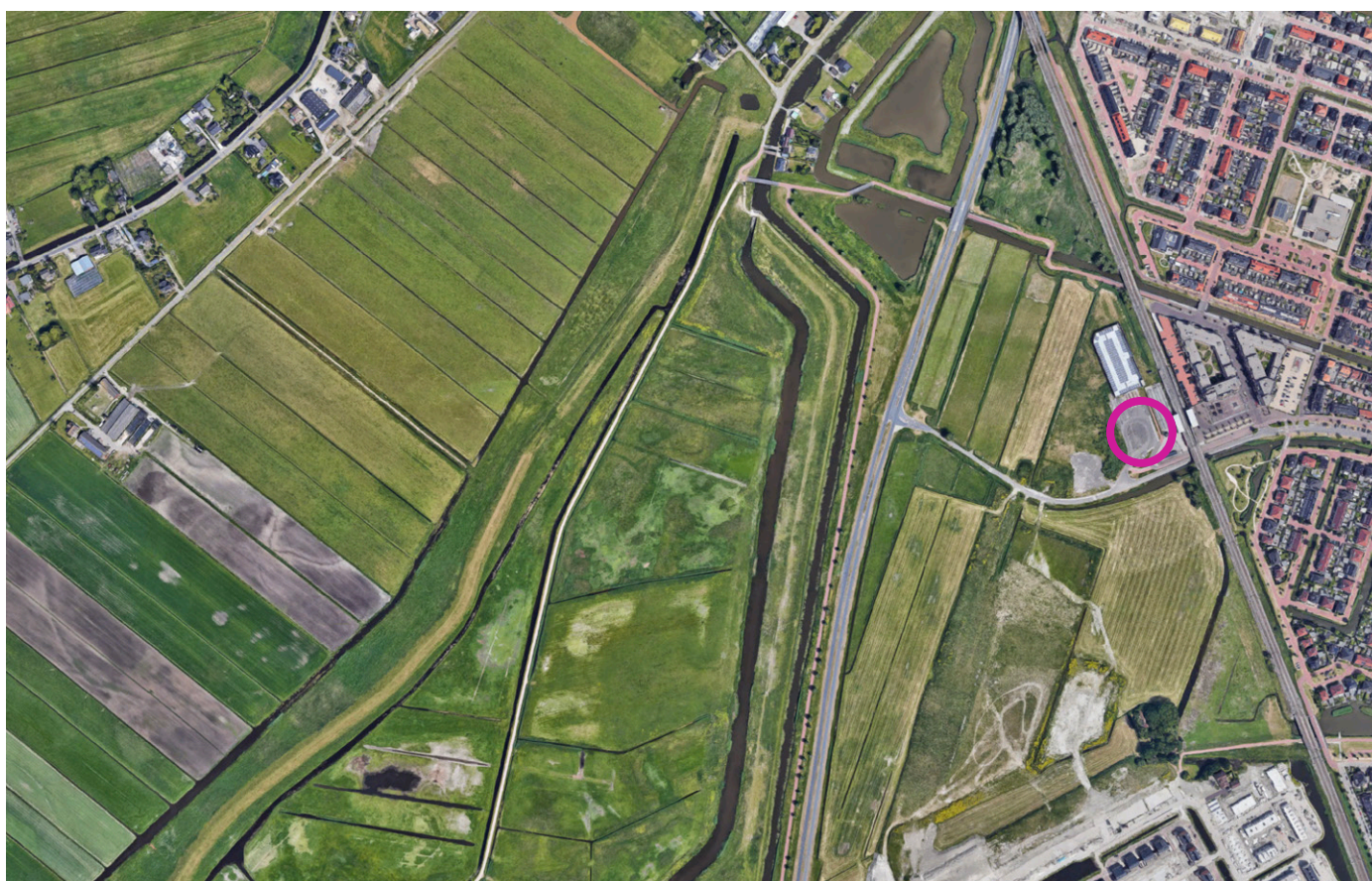
Verbeelding van omgeving Kropswolde uit het project 'waterbatterij' van B+B

Stap in het buitenleven

volg het spoor van de stad
naar het landschap



Project 'Buitenpoorten' uit Spoorbeeld door Bureau Spoorbouwmeester)



Referentieproject Station Berkel Westpolder als voorbeeld van een 'Buitenpoort'

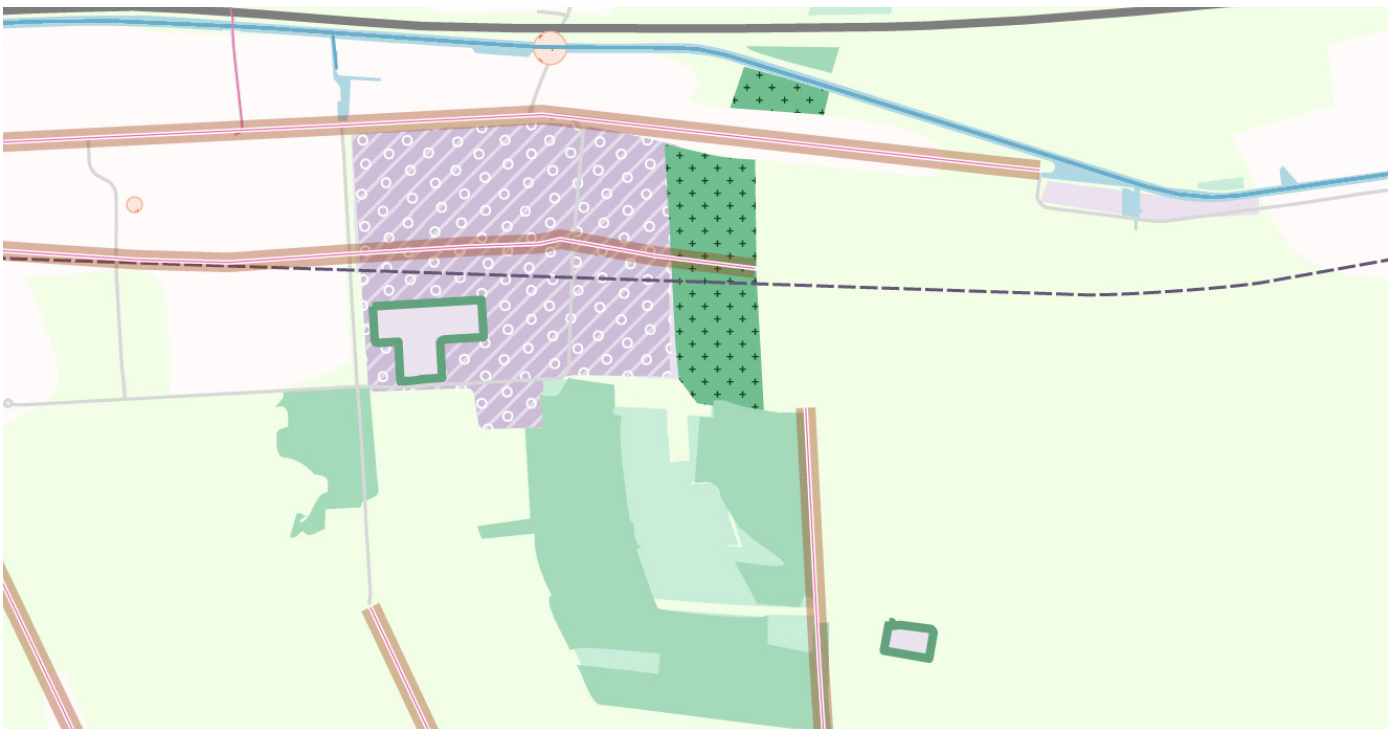
8

Sappermeer-oost rondom NAM-locatie en andere NAM locaties

Sappermeer-oost heeft de potentie een rol te vervullen in de verstedelijkingsopgave van Midden-Groningen. Het spoor dat langs Sappermeer-oost loopt heeft een stationslocatie die nu niet meer in gebruik is. Door dit station weer in gebruik te nemen, wordt dit gebied interessant om binnendorps te verdichten, en het station geeft een aanleiding voor een functiemix van werken en wonen.

De NAM-locaties zullen op korte termijn worden afgestoten en worden beschikbaar voor herontwikkeling. Door de locaties te omkaderen met een beplanting en de vulling of de omliggende ruimte van elkaar te laten afwijken, kunnen ook deze relicten uit

de recente geschiedenis herkenbaar blijven in het landschap. Deze plekken kunnen zich daarmee onderscheiden en mogelijk nieuwe soorten bedrijvigheid aantrekken. Rondom deze locatie voorzien wij kansen voor en transformatie van de terreinen van Westeind. Om de Sappermeer-oost landschappelijk 'af te sluiten' en het waardevolle open landschap tussen Sappermeer en Zuidbroek, dat ook hard nodig is voor de transitie naar kringlooplandbouw, te beschermen stellen wij voor om het Tripbos door te trekken tot aan het bos bij Spitsbergen aan de overzijde van de A7. In zowel het gebied rondom de NAM-locatie als in het nieuwe Tripbos zien we kansen voor 'wervende woonmilieus' zoals beschreven in de woonvisie van Midden-Groningen.



Zoom op visiekaart - Sappermeer-oost rondom NAM-locatie



NAM-locaties liggen verspreid in het landschap. Met een brede bosstrook worden het herkenbare elementen die afhankelijk van hun locatie een onderscheidende functie kunnen hebben



Referentie Schinkeleilanden Amsterdam: de 'vulling' accentueren door een robuust groen kader

Bijlagen

Bijlage 1: Beleid vaarverbinding

Bijlage 2: Tracé-opties vaarverbinding

Bijlage 3: Kostenraming trajecten vaarverbinding

Bijlage 4: MKBA 'op hoofdlijnen'

Bijlage 1: Beleid vaarverbinding

De provincie Groningen geeft met de Verkenning Waterrecreatie Groningen provincie Groningen 2020 nieuwe richting en invulling aan haar provinciaal toeristisch-recreatief beleid. Waterrecreatie wordt gezien als kansrijk onderdeel van dit nieuwe beleid. De bestaande basis infrastructuur voor waterrecreatie biedt kwantitatief voldoende aanknopingspunten om waterrecreatie in Groningen te ontwikkelen. Een stevige verbeterslag is nodig, want bereikbaarheid en toegankelijkheid van de huidige vaarwegen is nu lang nog niet overal goed. Zo zijn breedtes en dieptes niet overal voldoende, kunstwerken kennen achterstallig onderhoud en voorzieningen zijn ontoereikend. Nadat de bestaande basis op orde is, moet direct daarop navolgend en direct aansluitend de doelstelling een goed en aantrekkelijk bevaarbaar hoofdvaarwegenstelsel met daarop aansluitend deelgebieden met een fijnmaziger netwerk geschikt voor de daar passende doelgroepen. Daarbij ligt de focus voor doelgroepen voor Groningen bij dagrecreatie: sloepen en -kanovaarders met in hun kielzog de vissers en suppers en de meerdaagse waterrecreatie de camper/toervaarder met een motorboot met verblijfsmogelijkheid. Bij nieuwe ontwikkelingen is het vooral van belang in het merengebied en rond waterrijke woongebieden aantrekkelijke vaarrondjes voor dagrecreatie te realiseren en voor de toervaarders vooral goede verbindingen tussen de meren en de vaarcircuits te realiseren.

In de Omgevingsvisie van de Gemeente Groningen (Next City) wordt aangegeven dat groen en water beter bereikbaar en leefbaarder moeten worden. Door het 'vergroenen' van de stad en het versterken van het water wordt de gemeente ook klimaatadaptiever, wordt hierbij opgemerkt.

In het Uitvoeringsprogramma Groeningen dat is opgesteld in opdracht van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen wordt onderhavige vaarverbinding concreet aangehaald als onderdeel van het versterken van de groenblauwe dooradering (mits haalbaar) in de regio. Er worden daarnaast enkele projecten genoemd die koppelkansen hebben met deze vaarverbinding. Zoals aanleg van een fietspad en natuurontwikkeling bij Roodehaan en ook de ontwikkeling van een aaneengesloten Hunzezone.

Gebaseerd op alle ideeën die bij het Programma Toukomst

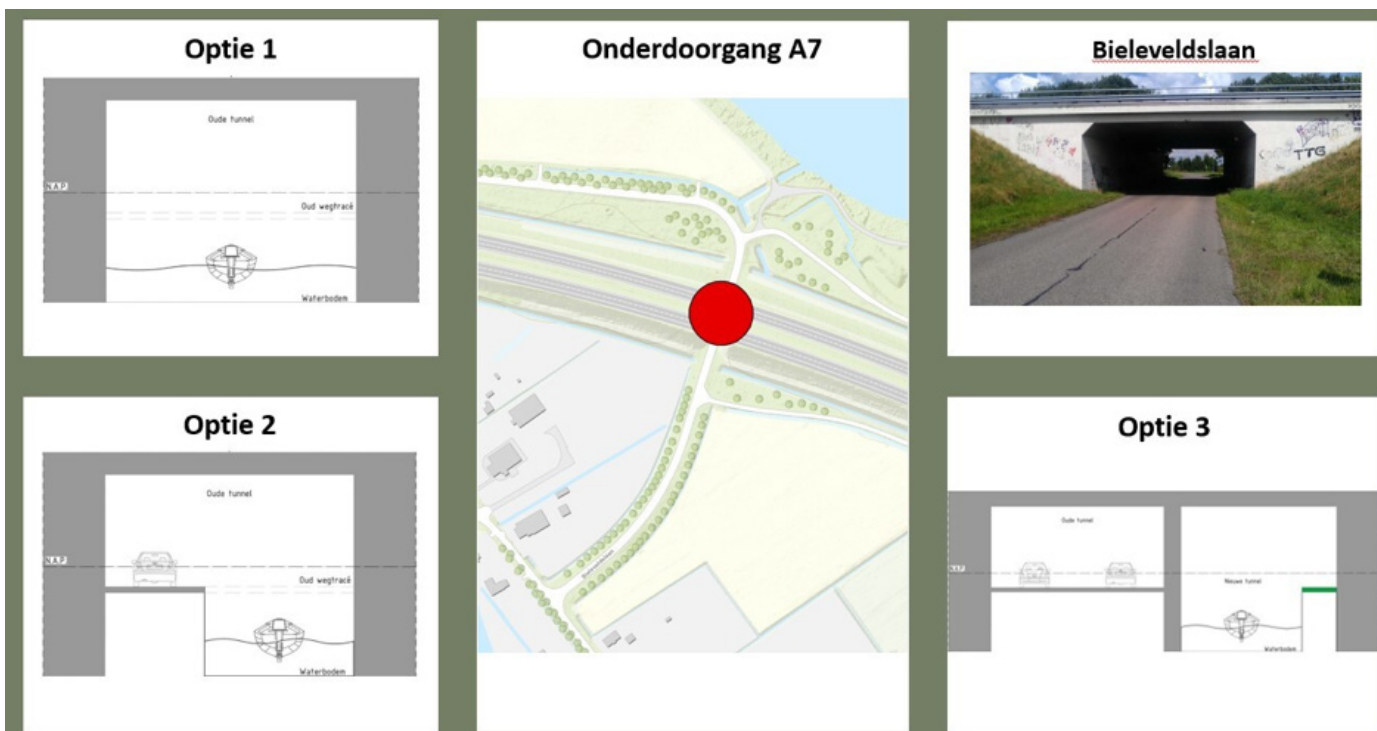
zijn verzameld is het Toukomstbeeld opgesteld, een visie van de inwoners op de toekomst van Groningen in 2040. Het varen van recreatieve rondjes is één van de doelen die naar voren komt in het Toukomstbeeld. Hierdoor kunnen ondernemers zich vestigen op plaatsen waar verschillende routes (zoals vaar-, fiets- en wandelroutes) samenkomen.

In de plannen voor Meerstad zoals het Structuurplan Meerstad Oost en Meerstad Zuid Atelier I wordt aangegeven dat Meerstad het Woldmeer in oostelijke richting gaat uitbreiden. Het Woldmeer is in huidige vorm nog te klein en ligt nog te geïsoleerd van de overige vaarverbindingen en meren om er een volwaardig (zeil)meer van te maken die als 'recreatieve hotspot' kan dienen voor de stad en haar omgeving. Richting het noorden bestaan inmiddels meerdere vaarroutes. Voor de ontwikkeling van de recreatieve potentie van het gebied Meerstad worden vanwege de groei in de watersportsector, mogelijkheden gezien om het Woldmeer via een zuidelijke route te koppelen aan het Winschoterdiep en het Zuidlaardermeer. Het Woldmeer wordt dan onderdeel van een doorgaand vaar netwerk in de laagveengordel, wat nog meer kansen biedt voor de ontwikkeling van vaarrecreatie en toerisme in en rond het meer.

In de Vrijtijdsvisie Zuidlaardermeer 2020-2022 wordt aangehaald dat het van belang is om het Zuidlaardermeer via het water beter te verbinden met omliggende dorpen en het meer aantrekkelijker te maken voor de dag- en verblijfs-toerist door het aanleggen van nieuwe aantrekkelijke en inspirerende vaarroutes.

De Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 is opgesteld door de Stichting Waterrecreatie Nederland tezamen met de bijbehorende BRTN kaart van het basistoervaartnet. Het realiseren en uitbreiden van vaarverbindingen, zoals onderhavige vaarverbinding, is een belangrijk onderdeel uit de BRTN. De concretisering hiervan wat betreft de provincie Groningen komt naar voren in het Strategisch beleidsplan 2021-2030 Vaar- en Waterrecreatie Groningen en de Startnotitie Masterplan "Vaarwater verbindt Groninger land" van het Regioteam Groningen & Drenthe van het Watersportverbond. De visie richt zich op vijf pijlers die aan de fundamentele waarden van sporten en recreëren invulling geven, te weten een goede vaarweginfrastructuur, veiligheid op het water, adequate voorzieningen op de aanlegplaatsen, duurzaamheid en vaarroute ontwikkeling.

Bijlage 2: Tracé-opties vaarverbinding



Aspect	Optie 1	Optie 2	Optie 3
Ingreep	Huidige weg opheffen voor vaarweg	Combinatie smalle weg en vaarweg	Tunnel verbreden voor vaarweg
Investeringskosten	€ 2.000.000, - (excl. BTW)	€ 2.500.000, - (excl. BTW)	€ 14.500.000, - (excl. BTW)
Gevolgen	- Forse Ingreep bestaande infrastructuur en verkeerssituatie; - Draagvlak laag.	- Forse en complexe ingreep bestaande infrastructuur; - Impact op verkeerssituatie Draagvlak laag.	- Complexe en intensieve ingreep bestaande infrastructuur. - Draagvlak hoog.
Verkeer	- Huidig verkeer dient omgeleid te worden (5 kilometer).	- Verkeer langzaam rijdend over smalle weg en voorrang verliezen doordat één rijbaan beschikbaar is.	- Situatie voor verkeer blijft gelijk.
Vaarbeleving	- Onderdoorgang ruime afmeting.	- Onderdoorgang krappe afmeting.	- Onderdoorgang ruime afmeting.
Toevoeging			- Ruimte voor extra ecologische zone bij onderdoorgang A7 zodat extra "faunapassage" ontstaat.

Opties matrix onderdoorgang A7

Opties tracés

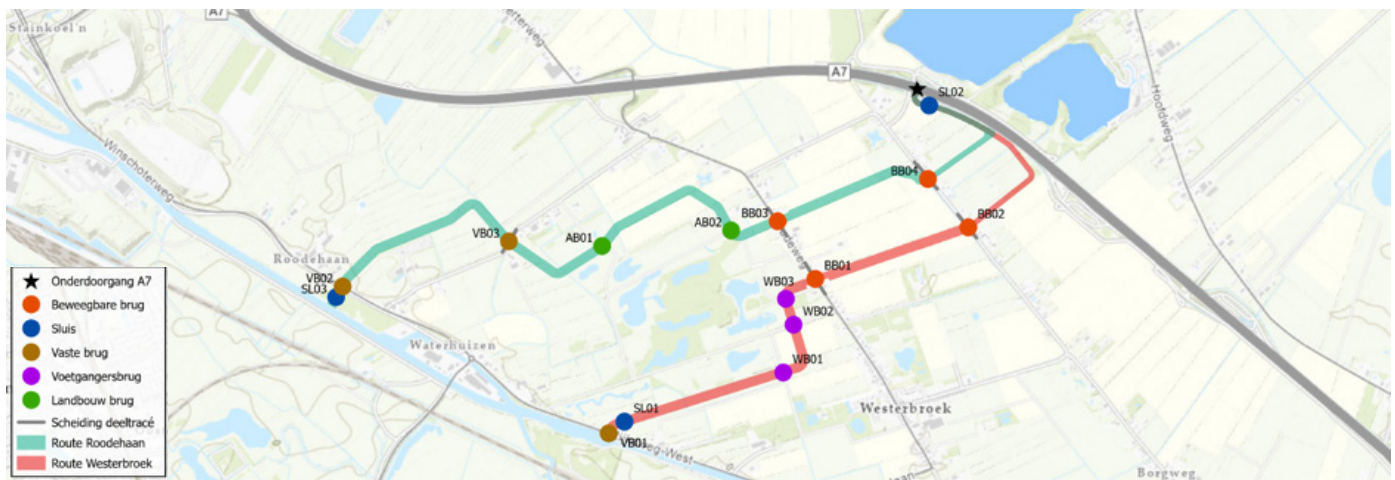
Voor de verkenning van de vaarverbinding hebben we verschillende opties naast elkaar gezet en tegen elkaar afgewogen. Deze opties kwamen voort uit bureauonderzoek en gesprekken met de gemeenten Groningen en Midden-Groningen, Meerstad, Natuurmonumenten, Groninger Landschap, Prolander en het Watersportverbond. Bij de bepaling van de opties voor het tracé is eerst gekeken naar een plek waar de A7 het best gekruist kan worden, aangezien deze plek het meest bepalend is. Vervolgens zijn opties bepaald voor een tracé in het gebied ten zuiden van de A7 en een tracé in het gebied ten noorden van de A7.

Onderdoorgang A7

Uit de bureaustudie is één realistische plaats voor een onderdoorgang van de A7 voor de vaarverbinding naar voren gekomen, namelijk de huidige tunnel bij de Bieleveldslaan. Voor deze onderdoorgang zijn drie opties mogelijk:

1. Onderdoorgang A7 Bieleveldslaan opheffen voor wegverkeer en geschikt maken als watergang;
2. Onderdoorgang A7 Bieleveldslaan voor wegverkeer versmallen tot 4 meter en alleen toegankelijk maken voor langzaam rijdend verkeer en de overige 6 meter geschikt maken als watergang;
3. Onderdoorgang A7 Bieleveldslaan verbreden om naast de bestaande weg een watergang te realiseren. Hiervoor moet de onderdoorgang met 6 meter worden verbreed.

In de bovenstaande figuur wordt een overzicht gegeven van de situatie ter plaatse van de onderdoorgang en de opties voor de inrichtingsmaatregelen.



Aspect	Roodehaan	Westerbroek
Investeringskosten	€ 29.800.000,- (excl. BTW)	€ 26.300.000,- (excl. BTW)
Bruggen	4 vast en 2 beweegbaar	4 vast en 2 beweegbaar
Sluizen	2 sluizen	2 sluizen
Landbouw	2,5 kilometer doorkruising	1 kilometer doorkruising
Omwonenden	- Bewoners op drie plaatsen bij lintbebouwing (Oudeweg, Borgweg en Woortmansdijk) hinder door recreatie en bruggen.	- Bewoners op twee plaatsen bij lintbebouwing (Oudeweg en Borgweg) hinder door recreatie en bruggen.
Natuur	- Combinatie natuur optimaal.	- Combinatie natuur optimaal; - Goede (water)buffer tussen Natuurgebied Westerbroek en landbouwgebied.
Ecologische verbindingzone	- Samenloop met EVZ en hierdoor meer verstoring; - Kruist de EVZ nabij de A7.	- Kruist de EVZ nabij de A7.
Cultuurhistorie		- Doorsnijding historische Hesselinklaan.
Verkeer	- Grotere belasting brug Waterhuizen, hierdoor meer verkeersopstoppingen; - Realisatie twee beweegbare bruggen in doorgaande wegen Oudeweg en Borgweg.	- Realisatie twee beweegbare bruggen in doorgaande wegen Oudeweg en Borgweg.
Lengte	- 5 kilometer	- 4 kilometer
Vaartijd inclusief schutten	- +/- 2-3 uur	- +/- 2-3 uur
Vaarbeleving	- Combinatie natuur en landbouw.	- Combinatie natuur en landbouw.
Mogelijke toevoeging		- Natuurgebied Westerbroek oostelijk uitbreiden.

Opties matrix tracé zuidelijk A7

Opties zuidelijk van de A7

Het tracé ten zuiden van de A7 begint bij het Winschoterdiep op de plaats waar het Drentse Diep uitkomt en eindigt bij de onderdoorgang van de A7 bij de Bieleveldslaan. Om de kruising met de Rijksweg West rondom Waterhuizen te maken, is een beweegbare brug niet realistisch. Redenen hiervoor zijn de verkeersintensiteit en de verkeerstechnische situatie met een rotonde, onder andere vanwege de bestaande beweegbare brug en spoorbrug in de omgeving. Op slechts twee plaatsen zijn concrete mogelijkheden om een vaste brug te realiseren: het open gebied langs de Winschoterweg bij Roodehaan, en het open gebied direct ten oosten van het natuurgebied Westerbroek. Alleen op deze plaatsen is voldoende ruimte voor een nieuwe brug met bijbehorend talud. Aansluitend hierop zijn twee opties uitgewerkt die zijn weergegeven in het onderstaande figuur: tracé Roodehaan

Als waterpeil voor deze beide tracés is 2,1-NAP aangehouden. Dit is hetzelfde peil als de ecologische zone die onlangs aangelegd is en waar de vaarverbinding mee kruist. Door hetzelfde waterpeil te kiezen wordt meer wateroppervlak aan de ecologische zone verbonden. Dit komt de natuurontwikkeling ten goede. Daarnaast hoeft er geen technische oplossing te worden gemaakt met een onderleider. Dit zou ook negatief uitpakken voor de ecologische zone.



Opties noordelijk van de A7

Het tracé ten noorden van de A7 begint bij de onderdoorgang bij de A7. Voor dit tracé zijn vier opties uitgewerkt die zijn weergegeven in onderstaande figuur: Borgsloot (groene lijn), Borgmeren noord (roze lijn), Borgmeren zuid (lichtblauwe lijn) en Woudbloem (paarse lijn). De sluis aan de zuidzijde van de A7 zorgt ervoor dat het waterpeil verlaagd wordt naar het peil van Borgmeren dat op ca 3,00-NAP zit. Bij zowel de Borgmeren noord- en zuid-variant kan hetzelfde peil doorlopen tot de (toekomstige) kwelsloot van het Woldmeer, die ook op 3,00-NAP zit. Om de aansluiting op het Woldmeer te maken, is weer een sluis noodzakelijk die het peilverschil tussen 3,00-NAP en 2,30-NAP overbrugt.

De Borgsloot heeft een zomer- en winterpeil. Blijft dit flexibele peil gehanteerd, dan is een extra sloot noodzakelijk. Ook kan de kwelsloot niet rechtstreeks op de Borgsloot aangesloten worden. Tussen de Borgsloot en het Woldmeer moet een sluis komen om het waterpeilverschil tussen de Borgsloot en het Woldmeer te overbruggen.

De route via Woudbloem heeft ook verschillende peilen die vragen om sluisen. Zo is er een peilverschil tussen Borgmeren en de Schermerplas en een peilverschil tussen de afwateringssloot (peil Schermerplas/Scharmer Ae) en het Slochterdiep. Daarnaast zit er al een sluis tussen het Slochterdiep en het Woldmeer. Hier zijn geen

extra kosten aan verbonden maar het zorgt er wel voor dat er meer tijd nodig is om op het Woldmeer te komen.

In de variantenstudie is gekeken naar vaarverbindingen voor boten. Er zijn echter ook combinaties mogelijk met kanoroutes die met veel kleinere ingrepen haalbaar zijn. Zo is bijvoorbeeld de route Woudbloem snel voor kano's te realiseren als aanvulling op de vaarverbinding.

Aspect	Borgsloot	Borgmeren noord	Borgmeren zuid	Woudbloem
Investeringskosten	€ 18.700.000,- (excl. BTW)	€ 12.000.000,- (excl. BTW)	€ 11.800.000,- (excl. BTW)	€ 17.400.000,- (excl. BTW)
Bruggen	- 5 vaste bruggen	- 4 vaste bruggen	- 3 vaste bruggen	- 3 vast bruggen; - 6 beweegbare brug (waarvan 5 bestaand).
Sluizen	- 2 sluizen	- 1 sluis	- 1 sluis	- 3 sluizen (1 bestaand).
Landbouw	- 3 kilometer doorkruising landbouwareaal.	- 1 kilometer doorkruising landbouwareaal.	- 1,5 kilometer doorkruising landbouwareaal; - Invloed landbouw groot.	- 2,5 kilometer doorkruising landbouwareaal.
Omwonenden	- Bewoners op één plaats bij lintbebouwing (Hoofdweg).	- Bewoners langs lintbebouwing (Hoofdweg); - Bewoners boerderij Sassenheerd.	- Bewoners langs lintbebouwing (Hoofdweg); - Bewoners boerderij Sassenheerd.	- Toeristen vakantiepark Scharmerplas en bewoners langs Hoofdweg.
Natuur	- Landbouw en water.	- Landbouw en water.	- Landbouw en water.	- Samenloop met natuur (bij Woudbloem en Scharmer Ae).
Cultuurhistorie	- Samenloop met historische Borgsloot.		- Benutten laagten in gebied (mogelijk oude waterloop).	- Samenloop met Scharmer Ae en gemaal Woudbloem.
Verkeer				- Vele bruggen geven meer verkeersopstoppingen.
Lengte	- 4,7 kilometer	- 2,7 kilometer	- 3,2 kilometer	- 11,4 kilometer
Vaarbeleving	- Combinatie landbouw en historie.	- Landbouw	- Landbouw	- Combinatie landbouw, natuur en historie.
Vaartijd inclusief schutten	- +/- 1,5-2 uur	- +/- 1 uur	- +/- 1 uur	- +/- 4-5 uur
Mogelijke toevoeging			- Overgebleven ruimte richting A7 inrichten als natuur.	

Opties matrix tracé noordelijk A7

Overzicht: kostenraming van trajecten vaarverbinding

Tracé	Kosten ¹⁾
Zuidelijk A7 (van Winschoterdiep tot A7)	
optie Roodehaan	€ 29.800.000,-
optie Westerbroek	€ 26.300.000,-
Onderdoorgang A7	
optie 1 (weg vervangen door vaarweg)	€ 2.000.000,-
optie 2 (weg versmallen en vaarweg er naast)	€ 2.500.000,-
optie 3 (tunnel verbreden en vaarweg naast bestaande weg)	€ 14.500.000,-
Noordelijk A7 (vanaf A7 tot Woldmeer)	
optie Borgsloot	€ 18.700.000,-
optie Borgmeren noord	€ 12.000.000,-
optie Borgmeren zuid	€ 11.800.000,-
optie Woudbloem	€ 17.400.000,-

Kosten zijn afgerond en exclusief BTW. Voor algemene kosten en winst en risico is een percentage opgenomen van 20%. Verder zijn de onvoorziene kosten op dit moment op 25% gezet en is wat betreft plankosten, voorbereiding en toezicht van het project 20% over de totale bouwkosten opgenomen. De onderliggende kostenramingen zijn opgenomen in de bijlage.

Kostenraming traject Roodehaan



omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
Traject Roodehaan					
algemeen					
aankoop percelen	m2	254.625,00	€ 7,50	€ 1.909.687,50	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 2.009.687,50
vaarweg deeltraject A					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	96.785,00	€ 5,00	€ 483.925,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	320,00	€ 1.000,00	€ 320.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	140,00	€ 350,00	€ 49.000,00	
					€ 852.925,00
vaarweg deeltraject B					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	105.739	€ 5,00	€ 528.693,75	
leveren en aanbrengen damwand	m1	70,00	€ 1.000,00	€ 70.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	270,00	€ 350,00	€ 94.500,00	
					€ 693.193,75
vaarweg deeltraject C					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	82.442,50	€ 5,00	€ 412.212,50	
leveren en aanbrengen damwand	m1	90,00	€ 1.000,00	€ 90.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	100,00	€ 350,00	€ 35.000,00	
					€ 537.212,50
vaarweg deeltraject D					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	79.886,25	€ 5,00	€ 399.431,25	
leveren en aanbrengen damwand	m1	50,00	€ 1.000,00	€ 50.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	100,00	€ 350,00	€ 35.000,00	
					€ 484.431,25
sluis SL03					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
verkeersbrug vast VB02					
realisatie brug	st	1,00	€ 1.750.000,00	€ 1.750.000,00	
					€ 1.750.000,00
verkeersbrug vast VB03					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
landbouwbrug AB01					
realisatie brug	st	1,00	€ 350.000,00	€ 350.000,00	
					€ 350.000,00
landbouwbrug AB02					
realisatie brug	st	1,00	€ 350.000,00	€ 350.000,00	
					€ 350.000,00
verkeersbrug beweegbaar BB03					
realisatie brug	st	1,00	€ 1.750.000,00	€ 1.750.000,00	
					€ 1.750.000,00
verkeersbrug beweegbaar BB04					
realisatie brug	st	1,00	€ 1.750.000,00	€ 1.750.000,00	
					€ 1.750.000,00
sluis SL02					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00

SUBTOTAAL 1					€ 17.277.450,00
Onvoorzien	15%				€ 2.591.617,50
SUBTOTAAL 2					€ 19.869.067,50
Enmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R	20%				€ 3.973.813,50
Plankosten, V&T	30%				€ 5.960.720,25
Totaal project					€ 29.803.601,25
Bandbreedte (+/- 20%)	min.	23.842.881,00			
	max.	35.764.321,50			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis

Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging

Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden

Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Kostenraming traject Westerbroek

omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
<u>Traject Westerbroek</u>					
<u>algemeen</u>					
aankoop percelen	m2	195.750,00	€ 7,50	€ 1.468.125,00	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 1.568.125,00
<u>vaarweg deeltraject A</u>					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	109.900,00	€ 5,00	€ 549.500,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	150,00	€ 1.000,00	€ 150.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/- beschoeiing	m1	460,00	€ 350,00	€ 161.000,00	
					€ 860.500,00
<u>vaarweg deeltraject B</u>					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	53.056,00	€ 5,00	€ 265.280,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	80,00	€ 1.000,00	€ 80.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/- beschoeiing	m1	130,00	€ 350,00	€ 45.500,00	
					€ 390.780,00
<u>vaarweg deeltraject C</u>					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	71.865,00	€ 5,00	€ 359.325,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	40,00	€ 1.000,00	€ 40.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/- beschoeiing	m1	220,00	€ 350,00	€ 77.000,00	
					€ 476.325,00
<u>verkeersbrug VB01</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	
					€ 2.000.000,00
<u>sluis SL01</u>					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
<u>voetgangersbrug WB01</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	
					€ 150.000,00
<u>voetgangersbrug WB02</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	
					€ 150.000,00
<u>voetgangersbrug WB03</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 150.000,00	€ 150.000,00	
					€ 150.000,00
<u>verkeersbrug beweegbaar BB01</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 1.750.000,00	€ 1.750.000,00	
					€ 1.750.000,00
<u>verkeersbrug beweegbaar BB02</u>					
realisatie brug	st	1,00	€ 1.750.000,00	€ 1.750.000,00	
					€ 1.750.000,00

sluis SL02					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00
SUBTOTAAL					€ 15.245.730,00
Onvoorzien	15%				€ 2.286.859,50
SUBTOTAAL 2					€ 17.532.589,50
Enmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R	20%				€ 3.506.517,90
Plankosten, V&T	30%				€ 5.259.776,85
Totaal project					€ 26.298.884,25
Bandbreedte (+/- 20%)	min.	21.039.107,40			
	max.	31.558.661,10			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis

Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging

Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden

Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Kostenraming traject Borgsloot

omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
Traject Borgsloot					
algemeen					
aankoop percelen	m2	46.750,00	€ 7,50	€ 350.625,00	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 450.625,00
vaarweg deeltraject A					
	m	540,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	35.235,00	€ 5,00	€ 176.175,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	50,00	€ 1.000,00	€ 50.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	270,00	€ 350,00	€ 94.500,00	
					€ 320.675,00
vaarweg deeltraject B					
	m	2.275,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	45.387,00	€ 5,00	€ 226.935,00	
verwijderen en afvoeren bestaande beschoeiing	m1	2.275,00	€ 45,00	€ 102.375,00	
verleggen fietspad	m1	1.000,00	€ 100,00	€ 100.000,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	110,00	€ 1.000,00	€ 110.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	330,00	€ 350,00	€ 115.500,00	
					€ 654.810,00
vaarweg deeltraject C					
	m	700,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	15.190,00	€ 5,00	€ 75.950,00	
verwijderen en afvoeren bestaande beschoeiing	m1	700,00	€ 45,00	€ 31.500,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	100,00	€ 1.000,00	€ 100.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	150,00	€ 350,00	€ 52.500,00	
					€ 259.950,00
vaarweg deeltraject D					
	m	1.275,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	49.662,00	€ 5,00	€ 248.310,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	60,00	€ 1.000,00	€ 60.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	200,00	€ 350,00	€ 70.000,00	
					€ 378.310,00
fietsbrug FB01					
realisatie brug	st	1,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	
					€ 250.000,00
sluis SLO4					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
verkeersbrug vast VB04					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
fietsbrug FB02					
realisatie brug	st	1,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	
					€ 250.000,00
verkeersbrug vast VB05					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
verkeersbrug vast VB06					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
sluis SLO5					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
SUBTOTAAL					
					€ 10.814.370,00
Onvoorzien					
	15%				€ 1.622.155,50
SUBTOTAAL 2					
					€ 12.436.525,50
Enmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R					
	20%				€ 2.487.305,10

Plankosten, V&T	30%				€ 3.730.957,65
Totaal project					€ 18.654.788,25
Bandbreedte (+/- 20%)	min.	14.923.830,60			
	max.	22.385.745,90			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis

Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging

Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden

Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Kostenraming traject Borgmeren Noord

omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
Traject Borgmeren Noord					
algemeen					
aankoop percelen	m2	93.500,00	€ 7,50	€ 701.250,00	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 801.250,00
vaarweg deeltraject A					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	87.750,00	€ 5,00	€ 438.750,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	150,00	€ 1.000,00	€ 150.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	550,00	€ 350,00	€ 192.500,00	
					€ 781.250,00
vaarweg deeltraject B					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	11.950,00	€ 5,00	€ 59.750,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	95,00	€ 1.000,00	€ 95.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	320,00	€ 350,00	€ 112.000,00	
					€ 266.750,00
fietsbrug FB01					
realisatie brug	st	1,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	
					€ 250.000,00
verkeersbrug vast VB09					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
landbouwbrug AB03					
realisatie brug	st	1,00	€ 350.000,00	€ 350.000,00	
					€ 350.000,00
verkeersbrug vast VB07					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
sluis SLO6					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
SUBTOTAAL					
					€ 6.949.250,00
Onvoorzien					
	15%				€ 1.042.387,50
SUBTOTAAL 2					
					€ 7.991.637,50
Enmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R					
	20%				€ 1.598.327,50
Plankosten, V&T					
	30%				€ 2.397.491,25
Totaal project					
					€ 11.987.456,25
Bandbreedte (+/- 20%)					
	min.	9.589.965,00			
	max.	14.384.947,50			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis

Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging
Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden
Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Blad 02 van 02

Kostenraming traject Borgmeren Zuid

omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
Traject Borgmeren Zuid					
algemeen					
aankoop percelen	m2	96.500,00	€ 7,50	€ 723.750,00	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 823.750,00
vaarweg deeltraject A					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	139.568,00	€ 5,00	€ 697.840,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	150,00	€ 1.000,00	€ 150.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	340,00	€ 350,00	€ 119.000,00	
					€ 966.840,00
vaarweg deeltraject B					
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	11.950,00	€ 5,00	€ 59.750,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	100,00	€ 1.000,00	€ 100.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	320,00	€ 350,00	€ 112.000,00	
					€ 271.750,00
fietsbrug FB01					
realisatie brug	st	1,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	
					€ 250.000,00
verkeersbrug vast VB08					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
verkeersbrug vast VB07					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
sluis SLO6					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
SUBTOTAAL					€ 6.812.340,00
Onvoorzien					€ 1.021.851,00
SUBTOTAAL 2					€ 7.834.191,00
Enmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R					€ 1.566.838,20
Plankosten, V&T					€ 2.350.257,30
Totaal project					€ 11.751.286,50
Bandbreedte (+/- 20%)					
	min.	9.401.029,20			
	max.	14.101.543,80			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis
Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging
Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden
Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Blad 02 van 02

Kostenraming traject Woudbloem

omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs/eh	subtotaal	totaal
Traject Woudbloem					
Traject Woudbloem					
algemeen					
aankoop percelen	m2	31.000,00	€ 7,50	€ 232.500,00	
inrichtingswerkzaamheden	pm			€ 100.000,00	
					€ 332.500,00
vaarweg deeltraject A					
	m	915,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	12.718,00	€ 5,00	€ 63.590,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	80,00	€ 1.000,00	€ 80.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	440,00	€ 350,00	€ 154.000,00	
					€ 297.590,00
vaarweg deeltraject B					
	m	3.470,00			
ontgraven grond uit vaargang en verwerken	m3	156.323,00	€ 5,00	€ 781.615,00	
leveren en aanbrengen damwand	m1	40,00	€ 1.000,00	€ 40.000,00	
leveren en aanbrengen steenbestorting/-beschoeiing	m1	800,00	€ 350,00	€ 280.000,00	
					€ 1.101.615,00
fietsbrug FB01					
realisatie brug	st	1,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	
					€ 250.000,00
sluis SLO8					
aanbrengen sluis inclusief fietsbrug	st	1,00	€ 3.100.000,00	€ 3.100.000,00	
					€ 3.100.000,00
verkeersbrug beweegbaar BB05					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
verkeersbrug vast VB10					
realisatie brug	st	1,00	€ 750.000,00	€ 750.000,00	
					€ 750.000,00
verkeersbrug vast VB11					
realisatie brug	st	1,00	€ 500.000,00	€ 500.000,00	
					€ 500.000,00
sluis SLO9					
realisatie sluis	st	1,00	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00	
					€ 3.000.000,00
SUBTOTAAL					€ 10.081.705,00
Onvoorzien					15%
					€ 1.512.255,75
SUBTOTAAL 2					€ 11.593.960,75
Eenmalige kosten, uitvoeringskosten, algemene kosten, W&R					20%
					€ 2.318.792,15
Plankosten, V&T					30%
					€ 3.478.188,23
Totaal project					€ 17.390.941,13
Bandbreedte (+/- 20%)					
	min.	13.912.752,90			
	max.	20.869.129,35			

Uitgangspunten:

Realisatie bruggen inclusief (indien van toepassing):

- opbreken asfaltconstructie
- opbreken puinfundering
- aanbrengen asfaltconstructie
- aanbrengen puinfundering
- aanbrengen zandfundering
- aanbrengen brug
- aanbrengen landhoofden
- aanbrengen remmingwerken
- aanpassen nuts/riolering/OV
- bestaande inrichting aanpassen

Realisatie sluis inclusief aanbrengen onderhoudsweg en inrichting rondom sluis

Werkzaamheden exclusief ecologie, archeologie, bodemverontreiniging

Aankoop percelen inclusief gronden (semi)overheden

Geen rekening gehouden met toekomstige inrichtingsplannen

Bijlage 4: MKBA 'op hoofdlijnen'

In de ruimtelijke visie doen we voorstellen voor de inrichting van het landschap, de realisatie van een vaarverbinding, en de ontwikkeling van werkgebieden. Deze voorgestelde ingrepen impliceren niet alleen financiële kosten en baten, maar hebben ook bredere welvaartseffecten die niet direct in financiële termen kunnen worden uitgedrukt. Over het algemeen vinden de grootste financiële investeringen in de eerste jaren plaats en doen de grootste welvaartseffecten zich op de middellange en lange termijn voor. Om naar aanleiding van deze visie tot goed beargumenteerde beleidskeuzes te komen, brengen we deze in beeld in een maatschappelijke kosten- en batenanalyse 'op hoofdlijnen'. De maatschappelijke kosten- en batenanalyse dwingt om effecten te objectiveren.

Deze maatschappelijke kosten- en batenanalyse 'op hoofdlijnen' is bedoeld als een eerste inventarisatie. We pretenderen dan ook nadrukkelijk niet volledig te zijn: de analyse neemt de belangrijkste financiële- en welvaartseffecten mee, maar minder relevante en/of omvangrijke effecten zijn buiten beschouwing gelaten. Daarnaast is er bijvoorbeeld bewust voor gekozen om de kosten en baten niet te kwantificeren en/of in financiële termen uit te drukken, maar alleen te kwalificeren. Dat heeft voor de interpretatie van de resultaten zelfs een positief effect, omdat het kwantificeren en/of vertalen naar financiële termen van welvaartseffecten niet altijd wenselijk of goed mogelijk is. Moeilijker in te schatten welvaartseffecten hebben als gevolg hiervan snel een zwakkere positie in de analyse, terwijl dergelijke effecten juist ook relevante handvatten voor besluitvorming bieden. Dat voorkomen we met deze aanpak.

Twee scenario's

De basis voor de maatschappelijke kosten- en batenanalyse is een 0-scenario. In dit scenario gaan we ervan uit dat de huidige situatie wordt geconsolideerd conform het bestaande beleid. Concreet betekent dat in ieder geval: alleen reeds geplande ingrepen in het landschap, geen realisatie van de vaarverbinding, geen ontwikkeling van nieuwe werklocaties en doorgaan met de bekende verstedelijkingslijn voor woon- en werklocaties, die bijvoorbeeld al zijn vastgelegd in de Groningse omgevingsvisie 'Next City'. Tegenover dit 0-scenario zetten we de ingrepen die in deze visie zijn voorgesteld. Daarbij maken we onderscheid in twee scenario's. In deze visie is namelijk nog in het midden gelaten in hoeverre er sprake zal moeten zijn van uitbreiding van het bedrijventerreinareaal in de regio. Voor het faciliteren van de ruimtevraag van bedrijven zijn op hoofdlijnen twee strategieën

mogelijk. De ene strategie ('uitbreiden') is de klassieke manier, waarin uitbreiding van het bedrijventerreinareaal (en dus de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen) centraal staat. In de andere strategie ('inbreiden') staat daarentegen het beter benutten van het bestaande stedelijke gebied en beschermen van het landschap centraal en wordt uitbreiding enkel beperkt tot het hoognodige. In beide scenario's worden dezelfde hoge eisen gesteld aan nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, klimaatadaptatie, toekomstbestendig werken, etc.

Indicatoren

We hebben de scenario's getoetst op de belangrijkste dimensies en daarbinnen de meest relevante indicatoren. Daarbij maken we links en rechts op 'de balans' een onderscheid tussen financiële effecten en welvaartseffecten. Hieronder daarvan een overzicht.

Resultaat

Onderstaand zijn de resultaten van de analyse uitgewerkt. We zien dat beide scenario's in algemene zin leiden tot een positieve welvaartsontwikkeling ten opzichte van het 0-scenario. De twee alternatieve scenario's verschillen onderling van elkaar in de omvang van de financiële kosten en baten, in de omvang van de welvaartseffecten en in het tijdsperspectief waarop deze effecten zich voordoen.

Op hoofdlijnen kunnen we concluderen dat het eerste scenario ('uitbreiden') op korte termijn positievere financiële effecten heeft dan het tweede scenario ('inbreiden'), met name afkomstig van het resultaat van de GREX van Meerstad. Daarentegen zijn in dit scenario ('uitbreiden') de positieve welvaartseffecten op langere termijn beperkt, wordt het risico op negatieve neveneffecten op langere termijn groter en ontstaat er als gevolg daarvan op lange termijn ook een reëel risico op hogere financiële lasten.

Het tweede scenario ('inbreiden') heeft op korte termijn een negatiever financieel effect, maar draagt op langere termijn wel meer bij aan de structurele brede welvaart in de regio.

De investeringen die moeten worden gedaan, zijn in beide scenario's groot. Door in te zetten op het tweede scenario 'inbreiden' kan er op de lange termijn meer kwaliteit ontstaan, zowel voor de bedrijventerreinen zelf, als voor mens en dier omdat er ook meer rust en ruimte overblijft. Dat dit tweede scenario bovendien op de lange termijn voordeliger is, spreekt nog meer in zijn voordeel.

Financiële effecten		Welvaartseffecten	
Dimensies	Indicatoren	Dimensies	Indicatoren
Voorgestelde ingrepen	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten die gemaakt moeten worden om ambities uit de visie te realiseren. • Aandeel dat de markt hiervan naar verwachting op zich kan/zal nemen. 	Natuur en landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten van investeringen op landschappelijke kwaliteit, biodiversiteit, koolstofcyclus, waterbuffering, waterinfiltratie en het 'langzame landschap'.
GREX	<ul style="list-style-type: none"> • Effect op de GREX van Meerstad, ervan uitgaande dat de huidige NCW in de -/- staat (a.g.v. grondaankopen en nog niet gerealiseerde opbrengsten). 	Woonklimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Effecten op woonklimaat in bestaande woongebieden. • Effecten op het kunnen realiseren van bestaande verstedelijkings- en daaraan gekoppelde woningbouwambities.
Toekomst-investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten die gemaakt moeten worden om toekomstige investeringen in waardebehoud van bestaand stedelijk gebied te realiseren. • Draagvlak voor realiseren van collectieve investeringen. 	Vrijtijdseconomie	<ul style="list-style-type: none"> • Effect op ontwikkeling van de toegevoegde waarde van de vrijetijdseconomie in de regio.
		Vestigingsklimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Effect op wijze van 'vraaggericht' kunnen bedienen van ondernemersinitiatieven. • Effect op de vastgoedwaarden. • Effect op mate van kennisuitwisseling.
		Algemene welvaart	<ul style="list-style-type: none"> • Effect op werkgelegenheidsgroei. • Effect op woon-werkafstanden en bereikbaarheid van banen. • Effect op landschappelijke kwaliteit.

Scenario 1: 'uitbreiden'				
Financiële effecten		Welvaartseffecten		
Voorgestelde ingrepen	--	<ul style="list-style-type: none"> Er moeten aanzienlijke kosten worden gemaakt om de voorgestelde landschappelijke ingrepen en de voorgestelde vaarverbinding te realiseren, zowel in aanleg als in exploitatie, die zich op korte termijn niet direct in financiële zin terugverdienen. Voor het realiseren van de gewenste ingrepen op de bestaande terreinen is een relatief grote publieke bijdrage nodig, omdat de urgentie om vanuit de markt te investeren in het beter benutten van de beschikbare ruimte relatief beperkt is. Door de nadruk op uitbreiding is er namelijk geen sprake van enige schaarste. 		
GREX	+	<ul style="list-style-type: none"> Beleid is erop gericht om de bestaande uitgangspunten van de GREX, zoals beoogde afzettingen en -omvang, te realiseren. 		
Toekomstinvesteringen	--	<ul style="list-style-type: none"> Op langere termijn behoefte aan relatief grotere investeringen in het courant houden van de oudere werklocaties (waar niet wordt gerevitaliseerd of getransformeerd). Daarnaast ontstaat er door de relatief lagere bouw- en gebruiksintensiteit van terreinen geen groter draagvlak voor investeringen in bijvoorbeeld natuur, infrastructuur, nutsvoorzieningen en OV ten opzichte van het 0-scenario. 		
		Natuur en landschap	+	<ul style="list-style-type: none"> Investeringen in natuur, landschap en vaarverbinding leiden tot meer landschappelijke kwaliteit, meer biodiversiteit, behoud van de koolstofcyclus en een verbeterde waterbuffering en waterinfiltratie, maar ook behoud van cultuurdragers in het 'langzame landschap'. Tegelijkertijd worden deze effecten rond de MEERdorpen deels ingeperkt door de ontwikkeling van nieuwe werklocaties, ondanks de inzet op landschappelijke inbedding hiervan. In ieder geval is er in deze omgeving sprake van meer horizonvervuiling ten opzichte van het 0-scenario.
		Woonklimaat	+	<ul style="list-style-type: none"> Investeringen in natuur, landschap en vaarverbinding hebben een positief effect op het woonklimaat en de uniciteit van dit woonklimaat in Meerstad, waardoor de kwalitatieve toegevoegde waarde van de locatie vergroot. De uitbreiding van het bedrijventerreinareaal in Midden-Groningen heeft een positief effect op het woonklimaat, ervan uitgaande dat de bedrijven die op dit moment wrijving veroorzaken bereid zijn om te verplaatsen naar de nieuwe locaties. De uitbreiding van het bedrijventerreinareaal in Groningen draagt door ruimte voor transformatie enerzijds bij aan het realiseren van de kwantitatieve en kwalitatieve woonambities van de stad, maar heeft daarentegen een negatieve impact op het woonklimaat in de MEERdorpen, vanwege aantasting van horizon en landschap. Verkeers- of overige omgevingshinder als gevolg van de ontwikkeling is voor de MEERdorpen relatief beperkt.
		Vrijtijdsconomie	++	<ul style="list-style-type: none"> Het aantal botenbezitters zal met de ontwikkeling van Meerstad toenemen en de realisatie van de vaarverbinding levert daaropvolgend kansen op voor ontwikkeling van vrijetijdseconomie op enkele knooppunten aan de vaarverbinding waar potentieel aangemeerd kan worden, zoals rond het Woldmeer en het Zuidlaardermeer. Daarnaast ook indirect als gevolg van spin-off activiteiten, zoals wandelen, fietsen, stedelijk bezoek, cultuur en winkelen.
		Vestigingsklimaat	+	<ul style="list-style-type: none"> Gebiedsontwikkeling vraaggericht en gericht op 'de rode loper' voor ondernemers. Focus op uitbreiding leidt tot dalende reële vastgoedwaarden op de bestaande werkterreinen (waar niet wordt gerevitaliseerd of getransformeerd) en grotere risico's op zichtbare veroudering en leegstand. Ontwikkelingen leiden niet tot een grotere mate van onderlinge kennisuitwisseling en innovatie in het gebied.
		Algemene welvaart	0	<ul style="list-style-type: none"> Op korte termijn relatief weinig beperkingen tot huisvesten van verplaatsende of nieuwe bedrijven in de regio en daarmee een relatief grote werkgelegenheidsgroei. Gemiddelde woon-werkafstand stijgt licht en algemene bereikbaarheid van banen neemt licht af door keuze voor extensivering buiten de huidige contouren in plaats van verregaande intensivering op de bestaande werklocaties. Hogere landschappelijke kwaliteit en recreatieve waarde op korte afstand van de woonomgeving die gunstig is voor de vestigingsvoorwaarde.

Scenario 2: 'inbreiden'			
Financiële effecten		Financiële effecten	
Voorgestelde ingrepen	-	Natuur en landschap	++
GREX	-	Woonklimaat	+
Toekomstinvesteringen	+		
		Vrijtijdseconomie	++
		Vestigingsklimaat	+
		Algemene welvaart	+

- Er moeten aanzienlijke kosten worden gemaakt om de voorgestelde landschappelijke ingrepen en de voorgestelde vaarverbinding te realiseren, zowel in aanleg als in exploitatie, die zich op korte termijn niet direct in financiële zin terugverdienen.
- Voor het realiseren van de gewenste ingrepen op de bestaande terreinen is een relatief minder grote publieke bijdrage nodig, omdat de urgentie om vanuit de markt te investeren in het beter benutten van de beschikbare ruimte beleidsmatig vergroot wordt. Door de nadruk op inbreiding in combinatie met de hoge drempel voor nieuwbouw is er namelijk sprake van enige schaarste.

- Beleid is er niet op gericht om de bestaande uitgangspunten van de GREX, zoals beoogde afzettempo en -omvang, te realiseren. Een deel van de geraamde opbrengsten wordt pas later of helemaal niet gerealiseerd.

- Op langere termijn relatief beperkte benodigde investeringen op in het courant houden van de oudere werklocaties.
- Door de relatief lagere bouw- en gebruikintensiteit van terreinen ontstaat er een groter draagvlak voor investeringen in bijvoorbeeld natuur, infrastructuur, nutsvoorzieningen en OV ten opzichte van het 0-scenario.

- Investerings in natuur, landschap en vaarverbinding leiden tot meer landschappelijke kwaliteit, meer biodiversiteit, behoud van de koolstofcyclus en een verbeterde waterbuffering en waterinfiltratie, maar ook behoud van cultuurdragers in het 'langzame landschap'.
- Deze effecten worden rond de MEERdorpen enigszins ingeperkt bij eventuele ontwikkeling van nieuwe werklocaties, ondanks de inzet op landschappelijke inbedding hiervan. In ieder geval is er in deze omgeving sprake van meer horizonvervuiling ten opzichte van het 0-scenario, maar minder dan in het uitbreidingsscenario.

- Investerings in natuur, landschap en vaarverbinding hebben een positief effect op het woonklimaat en de uniciteit van dit woonklimaat in Meerstad, waardoor de kwalitatieve toegevoegde waarde van de locatie vergroot.
- De uitbreiding van het bedrijventerreinareaal in Midden-Groningen heeft een positief effect op het woonklimaat, ervan uitgaande dat de bedrijven die op dit moment wrijving veroorzaken bereid zijn om te verplaatsen naar de nieuwe locaties.
- De uitbreiding van het bedrijventerreinareaal in Groningen draagt door de beperkte ruimte voor transformatie niet maximaal bij aan het realiseren van de kwantitatieve en kwalitatieve woonambities van de stad, maar daarentegen is negatieve impact op het woonklimaat in de MEERdorpen, vanwege aantasting van horizon en landschap, beperkt.

- Het aantal botenbezitters zal met de ontwikkeling van Meerstad toenemen en de realisatie van de vaarverbinding levert daaropvolgend kansen op voor ontwikkeling van vrijetijdseconomie op enkele knooppunten aan de vaarverbinding waar potentieel aangemeerd kan worden, zoals rond het Woldmeer en het Zuidlaardermeer. Daarnaast ook indirect als gevolg van spin-off activiteiten, zoals wandelen, fietsen, stedelijk bezoek, cultuur en winkelen.

- Gebiedsontwikkeling niet vraaggericht of volledig gericht op 'de rode loper' voor ondernemers, maar uitbreiding en nieuwbouw wordt met name in Groningen aanzienlijk complexer.
- Focus op inbreiding leidt tot hogere reële vastgoedwaarden op de bestaande werkterreinen (waar niet wordt gerevitaliseerd of getransformeerd) en relatief aantrekkelijkere werklocaties.
- Concentratie en onderlinge nabijheid van kennis en productie leidt relatief vaker tot onderlinge kennisuitwisseling en innovaties.

- Het huisvesten van verplaatsende of nieuwe bedrijven in Groningen wordt complexer, met name voor grotere en zwaardere bedrijven en dat beperkt potentiële werkgelegenheids-groei enigszins, met name voor praktisch geschoold opleidingsniveau; in Midden-Groningen zijn er echter weinig beperkingen.
- Gemiddelde woon-werkafstand blijft beperkt en algemene bereikbaarheid van banen blijft stabiel door keuze voor intensivering binnen de huidige contouren.
- Hogere landschappelijke kwaliteit en recreatieve waarde op korte afstand van de woonomgeving die gunstig is voor de vestigingsvoorwaarde.

Colofon

Dit ruimtelijk perspectief A7-corridor is gemaakt in opdracht van de gemeente Groningen en de gemeente Midden-Groningen. Dit rapport is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met de gemeentes en door gesprekken met verschillende organisaties en experts uit het gebied.

Projectgroep

- Frank Aikema (gemeente Groningen)
- Erik Deenen (gemeente Groningen)
- Tamara Ekamper (gemeente Groningen)
- Diane Groeneweg (gemeente Groningen)
- Frans de Lorme van Rossem (gemeente Groningen)
- Richard van Benthem (gemeente Midden-Groningen)
- Jeroen van Brussel (gemeente Midden-Groningen)
- Fokke Postma (gemeente Midden-Groningen)
- Marjolein Vulpes (gemeente Midden-Groningen)
- Bart van Leeuwen (De Zwarte Hond)

Uitvoerend team

- Joran Lammers (Strootman Landschapsarchitecten)
- Berno Strootman (Strootman Landschapsarchitecten)
- Remco van der Togt (Strootman Landschapsarchitecten)
- Basia van Rijt (BURA urbanism)
- Floris van der Zee (BURA urbanism)
- Anneloes Bouma (Stec Groep)
- Jurjen Paulussen (Stec Groep)
- René Bezuyen (Invraplus)
- Sven-Erik Zandvoort (Invraplus)

Opdrachtgever



Gemeente Groningen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711 HL Groningen

Gemeente Midden-Groningen
Gorecht-Oost 157
9603 AE Hoogezand

Gemaakt door

STROOTMAN LANDSCHAPSARCHITECTEN

Strootman Landschapsarchitecten
Funenpark 1-D
1018 AK Amsterdam
T. +31(0)20-419.41.69
bureau@strootman.net
www.strootman.net

BURA u r b a n i s m

BURA urbanism
KNSM-Laan 53
1019 LB Amsterdam
T. +31 20 7372085
info@bura.city
www.bura.city



Invraplus
Oosterweg 127
9751 PE Haren (GN)
T. +31 (0)50 537 5770
www.invraplus.nl

stec groep

Stec Groep
Willemsplein 5
6811 KA Arnhem
T. +31267514100
info@stec.nl

