

Regio Groningen Assen 2030

BVR

adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

Regio Groningen Assen 2030

BVR
adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder uitdrukkelijke toestemming van de uitgever.

Aan de inhoud van deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoudsopgave

Ten geleide 5

Voorwoord 7

Samenvatting 9

1. De opdracht 11

2. De opgave
2.1 Programma/second opinion 12
2.2 Groningen in 2005 12
2.3 Trendanalyses 14

3. De methode
3.1 Drie scenario's 16
3.2 Programma 16
3.2.1 Wonen 16
3.2.2 Werken 17
3.2.3 Voorzieningen 17
3.3 Kansen en beperkingen 17

4. Ruimtelijke zoekrichtingen
4.1 Visie op de regio 19
4.1.1 Regionale context 19
4.1.2 Wonen 20
4.1.3 Werken 20
4.1.4 Verkeer en vervoer 21
4.1.5 Voorzieningen 21
4.1.6 Landschap, natuur en milieu 21
4.2 Algemene conclusies 22

5. De meest gewenste ruimtelijke zoekrichting
5.1 Inleiding 23
5.2 Zoekrichting 23
5.2.1 De landschapsecologische onderlegger 23
5.2.2 Het sterk maken van de stad 24
5.3 Thema's 25
5.4 Referentiebeelden (woonmilieus) 35
5.5 Fasering 56
5.6 Planeconomie 60
5.6.1 Grondexploitatie 60
5.6.2 Voorzieningen voor openbaar vervoer 60
5.6.3 Hoofdinfrastructuur 60
5.6.4 Landschapstransformaties 60
5.6.5 Risicofactoren en beïnvloeding 61
5.6.6 Beheer 61
5.6.7 Organisatie 62
5.7 Kansen en beperkingen 62

6. Bestuurlijke organisatie 64

Bijlage 1:
De drie scenario's voor de ontwikkeling van de regio 65

Bijlage 2:
Startconvenant 82

Bijlage 3:
Slotconvenant 86

Bijlage 4:
Lijst van medewerkers 87

Colofon 88

Ten geleide: regio Groningen-Assen 2030

C20 heeft een bijna magische klank in het binnenlands bestuur gekregen. In dat kader wordt nagegaan of bestuurlijke schaalvergroting nodig is voor twintig grote centrumgemeenten. Groningen is één van de C20-gemeenten.
Waar andere provinciale besturen op basis van een veelal korte inventarisatie hebben bepaald of de procedure voor gemeentelijke herindeling al dan niet moet worden gestart, heeft de provincie Groningen voor een zeer eigenzinnige aanpak gekozen. Niet de ontwikkeling van de stad Groningen werd centraal geplaatst, maar de ontwikkeling van de regio èn stad als geheel. Niet het nagaan van de wenselijkheid van een bestuurlijke reorganisatie stond voorop, maar het ontwikkelen van een integrale toekomstvisie. Want bestuurlijke reorganisatie is slechts één van de mogelijke instrumenten bij het realiseren van een ontwikkelingsvisie.

Dit rapport schetst op hoofdlijnen de visie tot 2030 voor het gebied Groningen-Assen. Het is het product van een uniek planvormingsproces, waarin liefst vijftien gemeentebesturen en twee provinciale besturen intensief samenwerken. Onder de bezielende regie van het adviesbureau BVR te Utrecht is binnen een half jaar dit rapport tot stand gekomen. Deze rapportage wordt onder verantwoordelijkheid van BVR uitgebracht. De betrokken overheden binden zich wel aan de hoofdlijnen van de ontwikkelingsvisie. De binding die de overheden aangaan, wordt vastgelegd in een convenant. Dit convenant betreft niet alleen de binding aan de hoofdlijnen van de visie, maar ook de uitvoering ervan in een uitvoeringskader.

Hiermee is aangegeven dat de ontwikkelingsvisie, hoe belangrijk ook, niet meer dan een startpunt is. De visie zal in de komende periode in beleid moeten worden omgezet. Evenals bij het opstellen van de ontwikkelingsvisie is daarvoor een enthousiaste inzet van betrokken overheden nodig. Maar het loont de moeite! Want de regio Groningen-Assen is een gebied met grote mogelijkheden, die alleen met een krachtige en eensgezinde aanpak kunnen worden gerealiseerd.
Kortom, ons wacht een enorme uitdaging.

Gerard Beukema,
voorzitter Stuurgroep 'Groningen 2005-2030',
gedeputeerde provincie Groningen

Voorwoord

Bij het opstellen van de ontwikkelingsvisie voor de regio Groningen-Assen hebben wij hoog ingezet. Hoog ingezet op kwaliteit en op integratie van de te realiseren ontwikkelingsvisie. De kwaliteit wordt gevormd door de aanwezige sterke punten op te pakken en als het ware nog sterker te maken. Door de sterke punten van natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding integraal af te wegen met economische-, volkshuisvestelijke- en verkeers- en vervoersbelangen is een integraal afgewogen ontwikkelingsvisie ontstaan.
Het spreekt voor zich dat onder deze visie een programma ligt dat voldoet aan de eisen en wensen, waar de regio in deze planningstermijn behoefte aan heeft. Door èn kwaliteit èn integraliteit in een uitgekiend proces samen te smelten is een ontwikkelingsvisie ontstaan die aan de hoogst haalbare kwaliteitseisen voldoet en tegelijkertijd optimale kansen voor goede en gewenste economische ontwikkeling organiseert.
Het proces om tot deze ontwikkeling te komen, is zeer belangrijk geweest voor het succes van de gemeenschappelijke visie. Dankzij de moed van de bestuurders, die de realiteiten onder ogen dorsten te zien, heeft het zo ver kunnen komen. Het inzicht is doorgebroken dat de ontwikkeling van de regio niet van buitenaf plaatsvindt, maar alleen vanuit de regio zelf, onder stevige regie en gewenste onderlinge samenwerking.
Alleen zo is het mogelijk om voor het woon- en werkklimaat en de rijke landschappelijke waarden, de nieuwe kansen te creëren, die voor de toekomstige kwaliteit van wonen, werken en recreëren gewenst en noodzakelijk zijn.

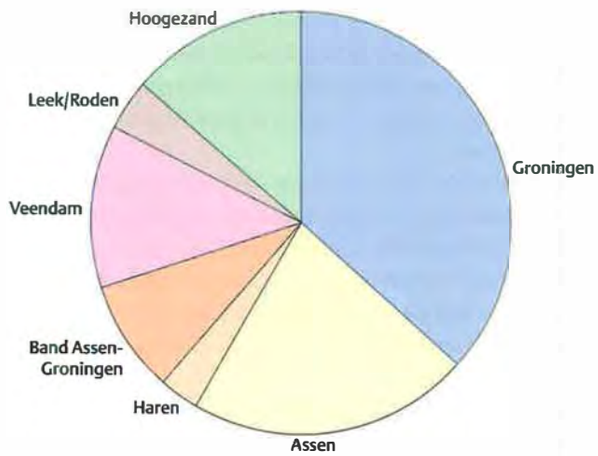
De ontwikkelingsvisie is één stap, de volgende stappen moeten het mogelijk maken om tot verfijning in de planontwikkeling over te gaan en uiteindelijk tot realisering.
Is er nu nog sprake van een grof geslepen diamant, gaandeweg zal de verfijning en dus ook het schitteren toenemen. Daarom is het belangrijk dat alle bestuurders van de deelnemende vijftien gemeenten en twee provincies elkaar voor langere termijn blijven ondersteunen. Ondersteunen op het verder tot ontwikkeling brengen van de visie, maar ook ondersteunen om ongewenste ontwikkeling tegen te gaan.
Tegelijkertijd zal er gewerkt moeten worden aan het communiceren en organiseren van 'dragers' voor de ontwikkelingsvisie. De steun van externe partners, of het nu private partijen, ministeries, maatschappelijke organisaties en of het bedrijfsleven betreft, we hebben ze allemaal nodig om actieve steun te krijgen. Steun, die nodig is om het bestuurlijk proces te helpen en daarmee wordt de kans op slagen steeds groter.
Waardering is op zijn plaats voor de deelnemende ambtenaren in dit project. Zij zijn de koplopers geweest, die lokaal belang konden laten varen ten faveure van het gemeenschappelijk regionale belang. Zij wisten ook de knoop van belangen die dikwijls ontstond op de langere termijn te ontwarren en tot duidelijke voorstellen te brengen.

Al met al ligt er nu een ontwikkelingsvisie waar je trots op mag zijn; niet omdat we zo'n mooi rapport hebben gemaakt, wel omdat we de potenties en kansen van de regio hebben gevonden. Daarvoor is trots gerechtvaardigd; trots op het gebied waarin en waarvoor u werkt, trots op de mogelijk gebleken intense samenwerking en trots op het samen tot ontwikkeling brengen van een toekomstvisie, die stad en ommeland blijvend met elkaar verbindt. Een onlosmakelijk geheel, dat kwaliteit voor de toekomst organiseert en kracht voor ontwikkeling en beheer garandeert.

Riek Bakker
BVR, adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv

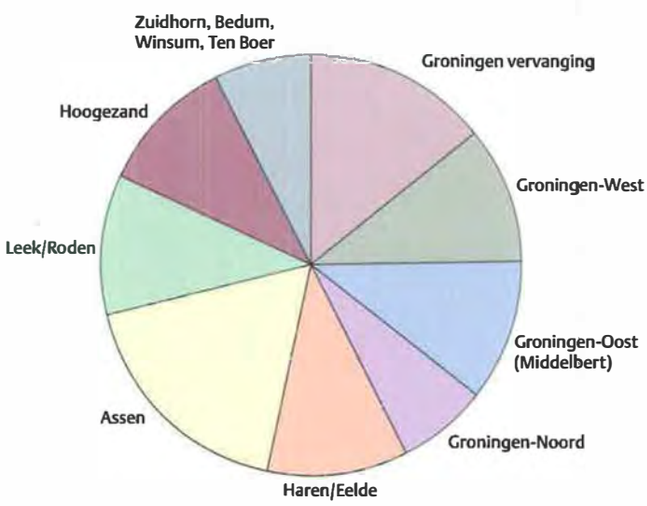
Bedrijvigheid

Indicatieve verdeling bedrijvigheid naar locatie



Volkshuisvesting

Indicatieve verdeling woningbouwprogramma naar locatie



Samenvatting

Inleiding

De regio Groningen-Assen is een gebied met potenties, met daarin als kern de stad Groningen. De stad Groningen is een centrumgemeente met ambities. Als zesde stad van Nederland vervult het stedelijk knooppunt Groningen een belangrijke rol voor de regionale ontwikkeling, onder andere op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen.

De regio Groningen-Assen kan zich de komende decennia kwalitatief zeer goed ontwikkelen. Hiermee kan de concurrentiekracht van deze regio ten opzichte van andere regio's worden versterkt. Om deze ambities te verwezenlijken is er een omvangrijk en divers programma beschikbaar. De inzet van dit programma is gericht op een sterke positie van de steden Groningen en Assen, met erkenning en versterking van de identiteit van de omliggende gemeenten en opwaardering van het landschap in een evenwichtige regionale context.

De meest gewenste ruimtelijke zoekrichting

Maximaal gebruik maken van de kwaliteiten die in het landschap aanwezig zijn en deze waar mogelijk extra versterken en ontwikkelen, levert een regionaal perspectief op. Dit perspectief geeft zicht op hoogwaardige woonmilieus, economische ontwikkeling, een goede infrastructuur en een landschappelijke ontwikkeling met respect voor ecologische verbindingszones.
De ontwikkeling van dit perspectief is gericht op een toppositie van de stad Groningen. De stad accommodeert voorzieningen op regionaal, maar ook op nationaal en internationaal niveau. De verbreding van de basis en verhoging van de top is daarin een centrale doelstelling. Assen huisvest voorzieningen op voornamelijk regionaal niveau. Een evenwichtige samenwerking tussen de steden versterkt de onderscheidende kwaliteit van de regio als geheel.
De ontwikkeling van Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer heeft tot doel de stad Groningen als centrumgemeente verder te ondersteunen.

Natuur en landschap in samenhang met recreatieve ontwikkeling

De mogelijkheden van het bestaande landschap vormen het structurerende element in de visie. Bestaande kwaliteiten worden sterk vergroot en waar mogelijkheden zich voordoen, worden nieuwe natuurwaarden gecreëerd.
Landschappelijke ontwikkelingen met als doel verdere uitbouw van natuurwaarden vindt voornamelijk plaats langs de flanken van de Hondsrug. Het water levert de dynamiek van de natuurontwikkeling. Diepwaterwinning wordt gedeeltelijk vervangen door oppervlaktewinning en stimuleert daarmee de uitbouw van een divers recreatief en ecologisch programma. Deze landschappelijke ontwikkeling is een belangrijk structurerend element in de verdere ontwikkeling van de regio. Ze leidt naar een kwaliteit waarmee de regio zich kan onderscheiden ten opzichte van andere regio's.

In het bijzonder de gemeenten Peize, Vries, Zuidlaren, Slochteren, Eelde, Haren, Winsum, Zuidhorn, Leek en Roden hebben een belangrijke verantwoordelijkheid bij het ontwikkelen en beheren van de natuurwaarden in hun landelijk gebied.

Werken

Een krachtige stimulans van de werkgelegenheid komt onder andere tot uitdrukking in een gedifferentieerd aanbod van goed ontsloten vestigingslocaties in de regio. De beschikbare en nog te realiseren infrastructuur wordt daarvoor onder meer als ontwikkelingsinstrument ingezet.

Ter versterking van de T-structuur worden bij Groningen en Assen grootschalige bedrijventerreinen ontwikkeld, waarop meerdere typen bedrijven gehuisvest kunnen worden. De as Groningen-Assen biedt mogelijkheden voor kleinschalige toplocaties, gericht op dienstverlening, en hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid, zorgvuldig ingepast in het landschap. De aanwezigheid van het vliegveld zorgt voor een aanvullende versterking. De transport- en distributiefunctie vestigt zich, behalve in Groningen, verder op de locatie Veendam. Naast Groningen en Assen worden verder hoogwaardige en gemengde terreinen ontwikkeld in Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer. Kantoorontwikkeling wordt voornamelijk geconcentreerd in de steden Groningen en Assen. De verhouding in de verdeling van vestigingslocaties wordt in de bijgaande grafiek weergegeven.

Wonen

De regio streeft naar een samenhangend aanbod van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus.
De herontwikkeling van de bestaande voorraad in de steden leidt tot nieuwe stedelijke woonmilieus. Aan de randen van de steden komen locaties tot ontwikkeling, waarbij nieuwe, op dit moment in de regio nog afwezige, of onvoldoende aanwezige kwaliteiten (met name bos- en watermilieus) hun intrede doen. Door tijdig te investeren in kwaliteit kunnen deze locaties een voorsprong opbouwen, ook door de hoge kwaliteit van ontsluiting en de nabijheid van voorzieningen. Hiermee wordt de concurrentiekracht niet alleen voor wonen, maar ook voor de regionale economie versterkt.
Het suburbane wonen wordt aangeboden in de zuidflank van de stad Groningen. Deze ontwikkeling richting Eelde en Haren zal door de al aanwezige omgevingskwaliteiten het eerst tot ontwikkeling komen, opdat de locaties ten westen en ten oosten van de stad Groningen ontwikkeld kunnen worden voor hun toekomstige taak. Gestart wordt in de richting van Eelde, in het gebied tussen het omgelegde Eelderdiep, de Groningerweg en in de richting van het Elsburger Onland. Voor de overige te ontwikkelen locaties aan de zuidflank vindt een afweging plaats in het interprovinciaal streekplan. In de planning wordt rekening gehouden met de concurrerende mogelijkheden die na verloop van tijd ten westen en ten oosten van de stad Groningen gaan ontstaan. Voorafgaand aan de derde fase wordt, in relatie tot de ontstane ontwikkelingsmogelijkheden aan de oost- en westzijde van de stad Groningen, bepaald of en wanneer de ontwikkeling ten noorden van de stad Groningen wordt gestart. Ook Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer bieden vormen van suburbaan wonen aan.

Bij de stad Assen vinden de ontwikkelingen primair plaats aan de westzijde van de stad. Daarna ontwikkelt de stad zich aan de noordzijde, waarbij een nieuw spoorwegstation een belangrijke rol speelt. In beperkte mate kan het stedelijk gebied aan de oostzijde worden aangevuld met stedelijke randlocaties, afgestemd op de landschappelijke mogelijkheden.

De dorpen Zuidhorn, Bedum, Winsum en Ten Boer hebben een primaire taak in het bieden van perspectief voor het landelijk gebied waarin deze dorpen een kernfunctie hebben. Daarbij is het van belang dat deze dorpen in staat worden gesteld hun 'schakelfunctie' in het overgangsgebied tussen het stedelijk milieu en het landelijk gebied voor wat betreft wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen waar te maken. Bovendien is voor Zuidhorn, Bedum en Winsum de ligging aan de spoorweg van betekenis, die op termijn moet kunnen blijven functioneren. Ook het kunnen accommoderen van de natuurlijke aanwas is van betekenis voor de toekomstige ontwikkeling. De woningbouwtaakstelling wordt door deze criteria bepaald.
Op basis van een goede landschappelijke inpassing worden in zeer lage dichtheden woonvormen ontwikkeld op de as Groningen-Assen en ten oosten van de stad Groningen in de gemeente Slochteren. Gezien de grote landschappelijke kwaliteiten en het geplande nationaal park Drentse Aa zal inpassing van nieuwe bebouwing zeer zorgvuldig en terughoudend dienen plaats te vinden. Voor Slochteren ligt het accent op het ontwikkelen en beheer van natuurwaarden in het landelijk gebied. De ontwikkeling van een nieuw borgenlandschap waarin in lage dichtheden woningbouw wordt geïntroduceerd leidt tot nieuwe kwaliteiten. Ook voor Slochteren is van belang dat het voorzieningenniveau op peil kan worden gehouden. Het kunnen accommoderen van de natuurlijke aanwas is van betekenis. De woningbouwtaakstelling wordt door deze criteria bepaald.

De verhouding van de woningverdeling over de locaties wordt in de grafiek op pagina 8 indicatief weergegeven. De verhoudingen blijven in beginsel ook bij wijzigende woningaantallen gelijk.

Mobiliteit
Het veiligstellen en het verder ontwikkelen van een goed openbaar vervoersysteem staat centraal in de ontwikkelingsstrategie.

Het ondersteunen van de stad Groningen door de ontwikkelingen in Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer komt onder meer tot uitdrukking door het ontwikkelen van goed openbaar vervoer tussen de stad en deze kernen. Een zorgvuldige ontwikkeling bij Eelde en Haren maakt ook daar een verbetering van de openbaarvervoerverbinding met de stad Groningen mogelijk.

Op de as Groningen-Assen worden nieuwe stations geopend bij Kempkensberg (Groningen) en bij de nieuwe woonlocatie Assen-Noord. Ontwikkelingen bij Zuidhorn, Winsum en Bedum stellen het functioneren van de spoorlijn ook op termijn veilig. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd door een comfortabel fijnmazig netwerk van verbindingen.

Een goede ontsluiting aan de zuidkant van de stad Groningen wordt gewaarborgd door de aanleg van een nieuwe zuidelijke ringweg, de zogenaamde zuidtangent. Daarna wordt de verbinding Assen-Veendam opgewaardeerd. De nieuwe woonlocaties aan de oost-, noord- en westkant van de stad Groningen worden verbonden door een stedelijke verbindingsweg. In de as Groningen-Assen wordt een optimale ontsluiting gewaarborgd door de bestaande wegenstructuur tijdens lopende ontwikkelingen tijdig aan te passen. Aan de ontsluiting van de woonlocaties in Assen zal de nodige aandacht worden besteed.

Fasering en financiering
Bij deze samenvatting horen drie faseringskaarten, waarop de volgorde van de realisering van de visie staat aangegeven. In dit boek zijn deze kaarten opgenomen in hoofdstuk 5. Essentiële onderdelen daarvan zijn de realisering van de zuidelijke ringweg bij de stad Groningen, naar verwachting tussen 2000 en 2010, en vervolgens de realisering van de verdubbeling van de N33 tussen 2005 en 2015. Ook essentieel is het tijdig investeren in de verbeteringen van de basiskwaliteit van de woonlocaties die aan de oost- en westkant van de stad Groningen nieuw ontwikkeld worden. Deze voorinvesteringen zijn ook noodzakelijk aan de zuidzijde bij Hoogezand. In eerste aanleg zal worden begonnen met de bouw van woonlocaties aan de zuidkant van de stad bij Eelde en Haren. Na de ontwikkelingen bij de westkant van Assen (Kloosterveen) zal de woonlocatie aan de noordkant worden opgestart.

De grondexploitatie van de volkshuisvesting, de infrastructuur, de natuur- en de landschapsontwikkeling zijn globaal berekend op vijf miljard gulden. De kansen voor een dekkende exploitatie worden positief ingeschat. Voorwaarden zijn dat de regio er in slaagt eensgezind op te trekken richting externe financiers (rijk e.d.) en dat de geldstromen die het project genereert, regionaal worden aangestuurd.

Een proces dat zich richt op realisering zal zo spoedig mogelijk worden gestart, inclusief het inrichten van de daarvoor benodigde organisatie.

Binding
Met de ontwikkeling van deze visie is in de afgelopen maanden een krachtige, in regionale samenwerking uitgevoerde, aanzet gegeven. Meer gedetailleerde planvorming en uitwerking is noodzakelijk. De kosten hiervan zullen door de deelnemende partijen gezamenlijk worden gedragen volgens een in het convenant opgenomen verdeelsleutel. Ook zal voor 1 juli 1997 worden nagegaan welke gevolgen deze ontwikkelingsvisie heeft voor het bestaande beleid, zodat waar nodig kan worden voorgesorteerd. Continuïteit in het werkproces is daarbij van belang, waarbij de provincies Drenthe en Groningen het initiatief zullen nemen. In het convenant wordt hiervoor een uitwerking aangegeven. Essentieel hierbij blijft een regionale en interprovinciale samenwerking voor langere termijn, te starten op 1 maart 1997. In het plan van aanpak, dat op 1 januari 1997 gereed zal zijn, wordt ook de projectorganisatie aangegeven.

Door ondertekening van het convenant binden de provincies en gemeenten zich aan de uitvoering van de regiovisie. Beide provinciebesturen verplichten zich om de regie van dit proces ter hand te nemen. Dit onder voorbehoud van instemming door raden en staten.

Voorsorteren
Bestaande en nieuwe plannen en ontwikkelingen dienen te worden beoordeeld in het kader van de regiovisie. De betrokken organisaties zullen voor 1 juli 1997 bestaande ontwikkelingen inventariseren. Als deze ontwikkelingen te veel afwijken van de visie zullen deze worden voorkomen dan wel bijgesteld.

1. De opdracht

De stad Groningen is een ambitieuze centrumgemeente. Als zesde stad van Nederland vervult het stedelijk knooppunt Groningen een belangrijke rol op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen. In het structuurplan 'De stad van straks' en in het streekplan worden de ambities voor de periode tot 2005 geschetst. Belangrijke aandachtspunten in deze plannen zijn de versterking van de economische positie en de verbetering van het woon- en leefmilieu in de stad en in de regio. In het plan worden de condities geschetst voor een stad met meer inwoners, meer woningen, meer voorzieningen en meer werkgelegenheid. Het accent ligt daarbij op het versterken van de stedelijke en regionale samenhang.

Rondom de stad Groningen ligt een veertiental gemeenten met elk een eigen identiteit en geschiedenis. Vanzelfsprekend hebben deze gemeenten een sterke relatie met de centrale stad. Vaak is meer dan 50% van de werkende bevolking van die gemeenten direct of indirect afhankelijk van de stad voor werk. De lokale economieën zijn als economische motor sterk verbonden met de stad.
Verkeerstechnisch vormt de stad een belangrijk knooppunt voor deze gemeenten. De verhuisbewegingen binnen de regio laten zien dat de woningmarkt van deze in totaal 15 gemeenten als een geïntegreerd geheel kan worden beschouwd.

De provincie Groningen heeft de taak om na te gaan welke maatregelen vorm en inhoud kunnen geven aan het versterken van de centrumpositie van de stad en omliggende regio. Deze taak vloeit voort uit het kabinetsbeleid (Vinex), waarin de stad Groningen de rol van C20-gemeente vervult.

In de ambtelijke notitie 'Toekomstige positie van de stad Groningen' zijn door de gemeente Groningen en de provincie Groningen de ontwikkelingen na 2005 in beeld gebracht. Bij de behandeling van deze notitie werd BVR, adviseurs stedelijke ontwikkeling en management bv te Utrecht, gevraagd om een 'second opinion', later Quick Scan genoemd (zie hoofdstuk 2, paragraaf 1).
De behandeling van bovenstaande notitie en de Quick Scan door de betrokken gemeenten en de provincie Drenthe vormde de aanleiding voor de opdracht aan BVR te Utrecht tot het uitwerken van een ruimtelijke zoekrichting voor de regio Groningen.

Het gebied in kwestie wordt gevormd door het grondgebied van de gemeenten Assen, Bedum, Eelde, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Peize, Roden, Slochteren, Ten Boer, Vries, Winsum, Zuidhorn en Zuidlaren. De provincie Groningen vervult de functie van opdrachtgever voor het project.

In de opdracht is de wens opgenomen om het werkproces zo te laten verlopen dat zowel bestuurlijke consensus als instemming met de ruimtelijke zoekrichting worden verkregen.
BVR te Utrecht heeft de opdracht uitgevoerd in samenwerking met verschillende bedrijven: Heidemij Advies te Arnhem voor wat betreft economie, verkeer en vervoer en planeconomie; H+N+S te Utrecht voor landschap, milieu en ecologie en TKA te Almere voor de stedenbouwkundige aspecten.

2. De opgave

2.1 Programma/second opinion

De beoordeling van de notitie 'Toekomstige positie van de stad Groningen' is verricht aan de hand van de bestudering van een groot aantal nota's en rapporten. Deze werden aangeleverd door de stad Groningen en omliggende gemeenten, door de provincie Groningen en de provincie Drenthe.
Op basis van het verzamelde materiaal is een deskundigendebat georganiseerd. Gedurende een dag is gediscussieerd op het gebied van Volkshuisvesting, Economie, Milieu/Ecologie, Planologie, Verkeer en Vervoer en Procesmanagement.
De uitkomsten werden verwerkt in de nota 'Toekomstige positie van de regio Groningen' d.d. 7 maart 1996.

De vier belangrijkste conclusies en aanbevelingen waren:

- Niet de stad maar de regio moet als uitgangspunt voor de planontwikkeling worden genomen.
- De concurrentiepositie van de regio moet duidelijk worden gemaakt. Waarin onderscheidt Groningen zich van vergelijkbare regio's?
- De relevante sectoren moeten in de ontwikkelingsvisie worden geïntegreerd.
- Tegelijk met het planvormingsproces moet er een voldoende draagvlak worden gecreëerd.

Ook kwam men tot de conclusie dat er geen aanleiding bestond om het door stad en provincie gehanteerde programma in de notitie 'Toekomstige positie van de stad Groningen' ter discussie te stellen. Het programma dat omschreven is in deze notitie vormt de basis voor de vervolgstudie. In hoofdstuk 3, paragraaf 2 wordt dit programma nader belicht.

2.2 Regio Groningen-Assen in 2005

Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkeling van de regio in 2005, is er een zo compleet mogelijk overzicht gemaakt van de bestaande plannen en initiatieven. Daarnaast zijn ook eventuele beperkende factoren geïnventariseerd, zoals bijvoorbeeld natuur- en landschappelijke ontwikkelingen. De weerslag van al deze plannen, initiatieven en beperkende factoren is op een kaart weergegeven. Deze kaart geeft geen definitief beeld van de regio in 2005, omdat niet alle plannen gerealiseerd zullen worden.
Op twee manieren kan een beeld worden gevormd van de regio in 2005.
Allereerst, door uit te gaan van de plannen die bij het ongewijzigde beleid en bij de huidige inzichten worden gerealiseerd.
Ten tweede, door uit te gaan van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting, waarbij er wordt geanticipeerd op nieuwe ontwikkelingen, nieuwe initiatieven tot ontplooiing komen en ontwikkelingen die niet meer passen worden beëindigd.
Met een overzicht van realistische plannen op het gebied van natuur en landbouw, werken en verkeer en vervoer, ontstaat het volgende beeld van de regio in 2005.

Natuur en landbouw

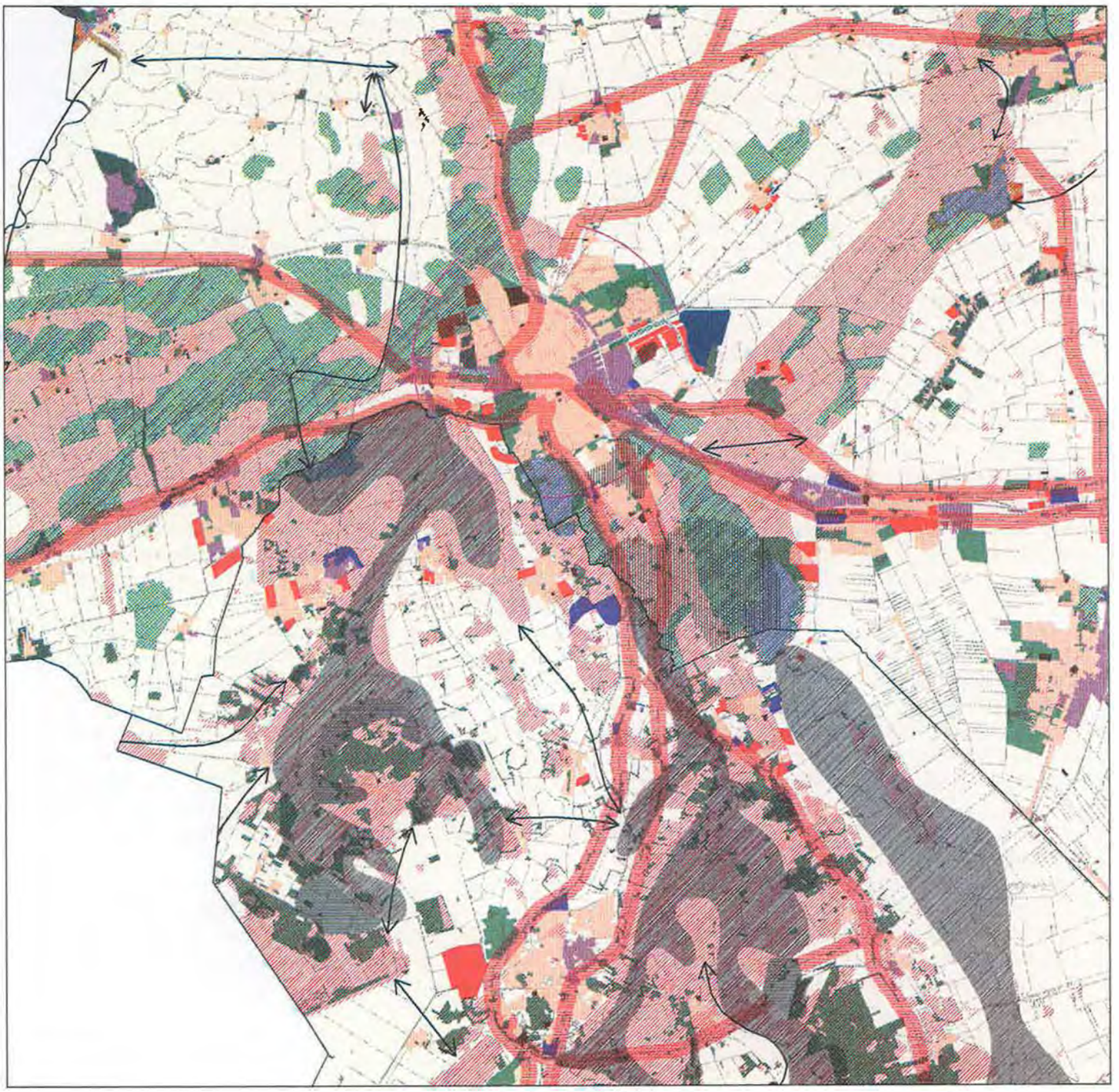
De landbouwsector zal naar verwachting grond blijven afstoten. Hierdoor zal het gemakkelijker zijn om gronden aan te kopen voor de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur.
Een gericht aankoopbeleid en het eventueel sluiten van beheersovereenkomsten helpt de natuurontwikkeling in de flanken van de Hondsrug verder op gang. Ook in de Reitdiepzone en aan de oostkant van Groningen-stad tussen Harkstede en Slochteren zet de natuurontwikkeling gestaag door. In Drenthe ligt het accent op de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur in het gebied van de kerninrichting Roden/Norg, in de Eelder- en Peizermaden en in het beekdalsysteem van de Drentse Aa. De ontwikkelingsmogelijkheden, die nu nog deels fragmentarisch zijn, zullen op langere termijn hun plaats krijgen in de grotere gewenste verbanden.

Wonen

De belangrijkste woonontwikkelingen vinden plaats in Groningen en Assen. In Groningen gaat het, naast binnenstedelijke locaties, voornamelijk om toevoegingen aan de noord-westkant van de stad (De Held en Reitdiep). In Assen zal de wijk Kloosterveen zijn afgerond en er wordt volop gewerkt aan de planvorming van de nieuwe wijk aan de noordzijde. Daarnaast wordt in Assen gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Gedomineerd door de invloed van de markt wordt een groot deel van de woningbouwproductie gerealiseerd op kleinere locaties verspreid door de regio. Er vinden met name ontwikkelingen 'op het zand' plaats. De stad Groningen ondervindt daarvan erg veel concurrentie, onder andere omdat de gemiddelde en hogere inkomens de stad verlaten. Verregaande segregatie en sociale en financiële tweedeling is daarvan het gevolg.

Werken

In de provincie Groningen vinden omvangrijke ontwikkelingen plaats aan de zuid-oostkant van Groningen-stad, aan de westkant richting Hoogkerk en ten westen van Hoogezand-Sappemeer en bij Veendam. In Drenthe concentreert zich de werkgelegenheid in Assen en Roden. Het verlengen van de baan van het vliegveld Eelde



bestaand

- bebouwing
- industrie
- agrarisch
- recreatie
- natuurgebied
- begraafplaats
- verkeer
- militair

toekomstig

- bebouwing
- industrie
- bebouwing/industrie
- agrarisch
- natuur
- meer

- ecologische hoofdstructuur
- CBS gegevens:
  - recreatie
  - natuur
- Essen (Drenthe)
- relatienotagebieden
- weidevogelsgebied
- milieubeschermingsgebied categorie 1
- ontwikkeling natuurwaarden in en langs beekdalen
- ontwikkeling van bos binnen EHS
- natuurontwikkelingsgebied buiten streekplan (N-gebieden)
- geluidzone
- verbindingszones
- zoekruimte wonen

deelgebied	*beheersgebied*	*reservaatsgebied*
Sauwerd	729	691
Gorecht	6375	1252
Z. Westerkwartier	1637	2511
Drentse Aa	350	813
midden Groningen	943	1832

(nader af te wegen midden Groningen 2067)

oppervlakte in hectare

heeft tot gevolg dat de werkgelegenheid nabij het vliegveld gestimuleerd wordt.

Verkeer en vervoer
Bij Groningen-stad zijn de zuidelijke ringweg en de oostelijke aansluiting op de stadsring (in combinatie met wegaanleg Delfzijl-Groningen) in een ver gevorderd stadium van voorbereiding en gedeeltelijk in uitvoering. In Noord-Drenthe is de verbreding van de N33 (Assen-Veendam) gedeeltelijk nog in uitvoering of gerealiseerd, waardoor verdere verspreide ontwikkelingen aan de zuidkant van de regio worden gestimuleerd. Gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd, maar door de verspreid liggende bouwlocaties wordt er terrein verloren aan de auto. De wegverbinding tussen Groningen, Leek en Roden is verbeterd, net als het openbaar vervoer op deze verbinding. De knelpunten rond Peize zijn opgelost.

De bovenstaande beschrijving van de regio in 2005 laat zien dat er sprake is van omvangrijke en veelal verspreide ontwikkelingen. Omdat er te weinig regionale sturing vanuit alle relevante sectoren heeft plaatsgevonden, vinden er ongewenste ontwikkelingen plaats en worden er kansen gemist.
De meest wenselijke zoekrichting moet daarom onderwerpen aandragen waarop kan worden geanticipeerd.
Gezien het geschetste beeld zijn in ieder geval de volgende punten aan de orde: de woningbouwlocaties, de regionale aansturing van de werkgelegenheidsontwikkeling, faseren en prioriteren bij de uitvoering van grote infrastructurele werken.

2.3 Trendanalyses

Een planhorizon in 2030 betekent erg ver vooruit kijken. Op een dergelijke termijn zullen er richtinggevende ontwikkelingen in de samenleving plaatsvinden (trends) die zich niet tot de regiogrenzen of zelfs de landsgrenzen zullen beperken. Met andere woorden, we zullen er allemaal in meer of mindere mate mee te maken krijgen.

Een visie op de toekomst van de regio Groningen moet stoelen op een cijfermatige onderbouwing, op basis van marktonderzoek aan de hand waarvan er prognoses kunnen worden opgesteld. Voor het doen van prognoses kunnen twee methoden worden gehanteerd: extrapoleren, dat wil zeggen doortrekken van historische trends, en inschatten van de gevolgen van verwachte maatschappelijke veranderingen. In dit onderzoek zijn de twee methodes gecombineerd. Nadat de historische gegevens zijn geëxtrapoleerd, heeft er een correctie plaatsgevonden aan de hand van inschattingen over belangrijke trendverschuivingen in de samenleving.

Een opvallend punt is dat de gemiddelde dagindeling van de individuele mens niet wezenlijk verandert. Er treedt wel een verschuiving op in de keuze van de locaties voor de verschillende activiteiten. Mensen gaan bijvoorbeeld thuis werken, recreëren op het werk of op school. Dit heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de ruimtelijke ordening. De algemene verwachting is, dat het ruimtebeslag voor wonen blijft toenemen en dat het aandeel voor groenvoorzieningen stabiliseert of afneemt. In principe blijft het wonen de dragende functie van de steden. Door de moderne informatie-technologie zal het begrip ruimtegebruik een andere betekenis krijgen en niet-tastbare vormen van ruimte, zoals digitale informatie-uitwisseling, een belangrijkere rol gaan vervullen.

Bij het inschatten van breuken in trends en de gevolgen daarvan moet rekening worden gehouden met schommelingen van de conjunctuur. Zelfs in de ontwikkeling van het aantal vierkante meters woonoppervlakte per aantal inwoners is een conjuncturele cyclus te ontdekken.

Kenmerkend voor de samenleving van de toekomst zal zijn, dat de traditionele trouw van de mens – of dat nu aan partner, werkgever, kerk, partij, winkel of automerk is – stelselmatig afneemt. Een gevolg van een dergelijke vorm van individualisering is dat er risicomijding optreedt. In tijden van voorspoed, zullen de bestedingen van huishoudens dalen, er worden reserves opgebouwd voor mindere tijden. Deze ontwikkelingen brengen risico's met zich mee voor de vastgoedsector door kortere huur- en eigendomstermijnen.

Wonen
De keuze van woonplaats wordt bepaald door de woonvoorkeur, niet door de werklocatie. Er vindt namelijk een frequente wisseling van werkgever plaats en ook neemt de wens tot thuiswerken toe. De individualisering van de huishoudens leidt er toe, dat de woning in compartimenten wordt onderverdeeld. Een eventuele werkruimte in huis zou bij voorkeur op de begane grond bij de entree van de woning moeten liggen, maar gescheiden van de woonkamer en keuken. Het hart van het huis zou een soort 'controlecentrum' kunnen zijn, als opvolger van de centrale plaats die de televisie nu inneemt. De keuken wordt groter, de woonkeuken zal opnieuw haar intrede doen in de particuliere woningbouw. De computer stelt iedereen in staat om diensten vanuit huis op te roepen. Er komen weer meer gespecialiseerde diensten direct aan huis. Er is op korte afstand van de woning een basispakket aan voorzieningen beschikbaar. Het woonhuis blijft een belangrijke rol vervullen in de vrijetijdsbesteding.
De woonwijken krijgen meer verschillende functies, maar worden naar sociale opbouw eentoniger. De diverse bevolkingsgroepen leiden min of meer een geïsoleerd bestaan in de verschillende buurten.
Andere trends in de woningbouwmarkt: de gemiddelde woninggrootte in de marktsector neemt toe, de gemiddelde woninggrootte in de sociale sector blijft gelijk; de gemiddelde kavelgrootte per woning neemt toe; de stapelingsgraad neemt toe; de gemiddelde bouwkosten, verkoop- en huurprijzen zijn stabiel.

Werken
Het verschil tussen arbeidstijd en vrije tijd vervaagt. Vaste betrekkingen worden omgezet in intern ondernemerschap. Er is een forse toename van inkomens niet verkregen uit arbeid (uitkeringen, pensioenen e.d.), maar ook het aantal huishoudens met meerdere inkomens uit arbeid neemt toe.
Er is behoefte aan een gestage groei van arbeidsplaatsen. De beschikbare ruimte wordt intensiever gebruikt, onder andere door de 24-uurs economie: het aantal vierkante meters dat per werknemer nodig is gaat omlaag. De consequenties van de 24-uurs economie dringen veel sneller door in de marktsector dan in de collectieve sector. Werklocaties worden kleiner en meer verspreid. De concurrentiestrijd tussen de gemeenten om bedrijven aan te trekken en bedrijventerreinen te vullen, neemt toe. Er zijn meer kleine, herkenbare werkeenheden nodig, die met netwerken verbonden zijn met de grotere kantoren. Er is een grotere behoefte aan vergaderlocaties.
Trends in de bedrijfshuisvesting: het aantal vierkante meters per werknemer kantoorruimte en het aantal hectares per werknemer bedrijfsruimte neemt na 2005 af; kantoren krijgen meer verdiepingen; distributiebedrijven hebben nu meestal één, maar straks vaker twee verdiepingen.
Bedrijven zullen zich verder gaan specialiseren en terugkeren naar kernactiviteiten. De tendens tot onderlinge vervlechting van bedrijven zorgt ervoor dat een gevarieerde productiestructuur als vestigingsfactor belangrijker wordt.

Voorzieningen

De actieve vrijetijdsbesteding – zoals squash, sauna en fitness – is in opmars. Er is een inhaalgolf te verwachten van nieuwe, commerciële ondernemingen gericht op vrijetijdsbesteding in voorzieningencentra en langs invalswegen (corridors). In de binnensteden komen gespecialiseerde, kleinschalige vormen van vrijetijdsbesteding aan bod. In de detailhandel neemt het aantal vierkante meters per inwoner enigszins toe en neemt de omzet per vierkante meter iets af.

Non-profitorganisaties gericht op het ontvangen van bezoekers worden geïntegreerd in winkelcentra. Ook schakelen non-profitorganisaties over op een profit-aanpak. Franchising wordt ook in deze sector overheersend.

In de grotere woongebieden doen zorgvoorzieningen-op-maat en kleinschalig wonen met verzorging, zoals woon-zorgcomplexen, hun intrede.

Verkeer en vervoer

De mensen worden steeds mobieler. De arbeidslocatie als vaste standplaats zal steeds minder belangrijk worden. Bij de keuze van de woonplaats geldt het streven snel per auto of per openbaar vervoer het werk te kunnen bereiken in plaats van er dicht bij te wonen. Het klassieke tweemaal daagse woon-werkverkeer zal wijken voor vele korte ritten naar verschillende privé- en werkafspraken. De verkeersdrukte in de spitsuren vlakt daardoor af en het verkeer in de dalperiodes wordt juist intensiever.

Pendelen tussen woonhuis en vakantiewoning zal toenemen. Voor de vakantie speelt de af te leggen afstand geen rol. Er is een toename in het aantal autokilometers, en een stijging in de verplaatsingen per luchtverkeer. Voor de korte afstand blijft de fiets een aantrekkelijk vervoersalternatief.

Trends in aantal en lengte van verplaatsingen: het aantal verplaatsingen per persoon voor zakelijk en sociaal verkeer en recreatie neemt toe; het aantal verplaatsingen per persoon voor winkelen blijft gelijk; het aantal verplaatsingen per persoon voor woon-werkverkeer en onderwijs neemt af. De lengte daarentegen van de verplaatsingen per persoon neemt toe.

Zoals gesteld in de inleiding van dit hoofdstuk zal iedereen met deze trends in meer of mindere mate te maken krijgen. Natuurlijk vertoont de startpositie van de regio op een aantal punten verschillen ten opzichte van landelijke gemiddelden. Voor de stad Groningen zijn er verschillen in bijvoorbeeld sociale aspecten, voortkomend uit de demografische opbouw, waardoor vergrijzing en inkomensopbouw de stad op een achterstand zetten.

Het ommeland ziet zich geconfronteerd met de verzwakkende positie van de agrarische sector. Dit probleem verdient voortdurende aandacht. Er is een toenemende belangstelling voor natuur- en landschapsontwikkeling, waarbij een duurzaam milieu het streven is. De ontstane relatie tussen markt en overheid neigt naar een zwakkere positie van de overheid. Dit heeft zijn gevolgen voor de manier waarop er naar de regio gekeken wordt. Deze specifieke situatie voor de regio kan op een aantal onderdelen negatief worden aangemerkt. In het toekomstperspectief van de regioschets moeten deze onderdelen een positieve wending krijgen.

3. De methode

Om alle mogelijkheden en uitersten in beeld te krijgen is er gebruik gemaakt van het vergelijken van een aantal mogelijke scenario's. Er zijn drie scenario's ontwikkeld en uitgewerkt op basis van het vastgestelde programma. Het uitgangspunt bij de scenario's is de mate waarin de overheid stuurt op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Per scenario is er een realistische differentiatie op het gebied van wonen en bedrijfsvestigingslocaties uitgewerkt.
De uitgewerkte programma's zijn vertaald in ruimtelijke visies/ontwerpen. Daarbij is geprobeerd de ruimtelijke grenzen en mogelijkheden in beeld te brengen. Tijdens het opstellen van de scenario's werd duidelijk dat elk scenario zijn eigen ruimtelijk ontwikkelingspatroon met zich mee brengt.
De scenario's moeten vooral worden beschouwd als denkoefeningen. Ze geven mogelijke consequenties weer in de vorm van kansen en beperkingen als er scenario-specifiek wordt gehandeld. De scenario's zijn daarbij zo scherp mogelijk geformuleerd omdat in de meest extreem gestelde vorm de verschillen zo duidelijk mogelijk worden.
Deze werkwijze leverde een schat aan informatie op over de regio Groningen.

3.1 Drie scenario's

Hieronder volgt een samenvatting van de drie scenario's. Voor een uitgebreide beschrijving met bijbehorend kaartmateriaal wordt verwezen naar bijlage 1.

Het ongewijzigd beleid-scenario
Dit scenario is een mengvorm van optimale sturing van de overheid en de wensen van de markt. Lange en korte termijnaspecten strijden om voorrang. Deze strijd uit zich met name in het beleid voor ruimtelijke ordening en economische zaken. De centrale aansturing wordt doorkruist door lokale ambities. Een dergelijke tendens laat zich ruimtelijk vertalen in relatief verspreide ontwikkeling van wonen en werken (versnippering). Dit uit zich in groei van de regiogemeenten met een weinig gedifferentieerd aanbod van woon- en werkmilieus. In dit scenario moet Groningen-stad concurreren met de eigen regio.

Markt-scenario
De overheid schroeft haar ambitieniveau terug. Korte termijn-denken wordt dominant.
Ruimtelijke ontwikkelingen worden gedicteerd door de markt. Het resultaat is een hoge mate van ruimtelijke versnippering en fragmentatie. Er ontstaat een tweedeling tussen de ontwikkeling op het zand in de zone tussen Assen en Groningen, en een ontwikkeling op het veen en de klei ten oosten en noorden van de stad Groningen. Het gebied ten noorden van de stad wordt geconfronteerd met leegloop. Er is een groot aanbod van hoogwaardige woon- en werklocaties. De inrichting van deze locaties kenmerkt zich door een extensief ruimtegebruik.
Door de complexe manier waarop de regio is ingericht, de concurrentie in de regio en de grotere financiële risico's, loopt het investeringsniveau in de centrale stad sterk terug. De mobiliteit is gericht op gebruik van de auto, de kansen voor het openbaar vervoer zijn erg beperkt.

Overheidssturing-scenario
In dit scenario treedt de overheid sturend op. Vooral kwaliteit op de langere termijn is een bepalende factor. Dit uit zich in een sterk accent op behoud en ontwikkeling van landschappelijke en ecologische waarden en beheersing van de mobiliteit. De overheid stimuleert de ontwikkeling van werkgelegenheid.
Ruimtelijk kenmerkt dit scenario zich door een structuur met een helder onderscheid tussen gebieden waar behoud en ontwikkeling van landschappelijke en natuurwaarden voorop staan en gebieden die in de ruimtebehoefte voor wonen en werken moeten voorzien. De verstedelijking is compact en wordt in belangrijke mate opgehangen aan bestaande en te ontwikkelen openbaarvervoerlijnen.

3.2 Programma

3.2.1 Wonen

In de notitie 'De toekomstige positie van de stad Groningen' is aangegeven dat voor de periode 1995-2030 in het woningmarktgebied Groningen en Noord-Drenthe de regionale behoefte op circa 55.000 woningen wordt geschat (inclusief vervanging). Voor Groningen-stad bedraagt de voorspelde behoefte 24.000 woningen. Om de verdeling naar financieringscategorie en de variatie in woonmilieus per scenario te bepalen is gebruik gemaakt van de rapporten van De Lijn. Volgens die rapporten zijn er twee modellen

denkbaar voor woningbouw in de marktsector: Concentratie (overheidssturing-scenario) en Deconcentratie (marktscenario). Een variant op het laatste model is Gebundelde deconcentratie (ongewijzigd beleid-scenario).

De scenario's voor woningbouw kennen een opbouw van verschillende woonmilieus. In de rapporten van De Lijn worden acht woonmilieus onderscheiden die variëren van 5 à 10 tot 50 won/ha. Dit zijn bruto dichtheden. Om de scenario's helder en inzichtelijk te maken, is gewerkt met een selectie van 4 woonmilieus waarin de uitersten tot uitdrukking komen:
- stedelijk = 50 won/ha
- stadsrand = 25 won/ha
- suburbaan = 20 won/ha
- landschappelijk = 5 won/ha

Het aandeel van de verschillende woonmilieus in het totale woningbouwprogramma is afhankelijk van de karakteristiek van het gebruikte scenario.

3.2.2 Werken

Omvang

In het kader van deze studie is de verwachte ruimtebehoefte voor bedrijvigheid gerelateerd aan de woningbehoefte. Deze wordt voor het gehele plangebied geschat op 55.000 woningen over de periode 1995-2030. Wanneer de verhouding wonen/werken, zoals die zich op de meeste Vinex-locaties manifesteert, wordt doorgetrokken naar de ontwikkeling van de regio tot 2030, bedraagt de ruimtebehoefte voor bedrijvigheid 1.000 ha bruto. Dit betekent een gemiddelde jaarlijkse uitgifte van 28 ha. Deze aantallen lijken voor menigeen op z'n zachtst gezegd aan de hoge kant. Er wordt gesproken over een 'ambitiesprong' die nodig is om deze cijfers waar te kunnen maken. Groningen-stad kende in de afgelopen periode bijvoorbeeld een gemiddelde jaarlijkse uitgifte van 5,4 ha.

Door BCI is in opdracht van de provincies Groningen en Drenthe een behoefteraming op regionaal niveau opgesteld. Daarin wordt de behoefte over 1995-2005 voor 'Overig Groningen' en 'Noord-Drenthe' gezamenlijk geschat op 260 ha. Dit komt neer op 26 ha per jaar. Wanneer dat wordt doorgetrokken naar 2030 zou dit een totale ruimtebehoefte betekenen van 910 ha netto. Uitgaande van een bruto/netto-verhouding van 30/70 komt de ruimtebehoefte volgens deze prognose zelfs boven de 1000 ha bruto uit. Hierbij past de kanttekening dat de regio's 'Overig-Groningen' en 'Noord-Drenthe' gezamenlijk iets ruimer zijn dan het studiegebied voor 'Groningen 2030'. Toch lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat het gehanteerde richtgetal van 1000 ha als vrij reëel kan worden beschouwd.

Differentiatie

Een schatting van de kwantitatieve behoefte aan bedrijventerreinen alleen is niet voldoende. De markt vraagt steeds meer om een duidelijke segmentering in het aanbod aan bedrijventerreinen. Het gebrek aan diversiteit in het aanbod van bedrijventerreinen wordt op het ogenblik als een negatief aspect van het regionale vestigingsmilieu gezien. Daarom is een zevental terreintypen onderscheiden: kantoorlocaties, toplocaties, hoogwaardige bedrijventerreinen, terreinen voor kleinschalige en woninggebonden bedrijvigheid, grootschalige detailhandel, terreinen voor transport- en distributiebedrijven. Op basis van een globale inschatting van huidige ontwikkelingen, trendextrapolatie en verwachte verschuivingen in de vraag kan er dan een verdeling worden gemaakt in de veronderstelde behoefte. Die behoefte van 1000 ha kan dan als volgt worden verdeeld onder de onderscheiden typen bedrijventerreinen:

1. Kantoorlocaties	150 ha
2. Toplocaties	60 ha
3. Hoogwaardige bedrijventerreinen	145 ha
4. Terreinen voor grootschalige/ gemengde bedrijvigheid	370 ha
5. Terreinen voor kleinschalige en woninggebonden bedrijvigheid	75 ha
6. Grootschalige detailhandel	50 ha
7. Terreinen voor transport- en distributiebedrijven	150 ha
Totaal	***1000 ha***

Dit programma is als uitgangspunt genomen bij de ruimtelijke invulling van de verschillende scenario's. Daarbij wordt niet gevarieerd op de gehanteerde 1000 ha. Dit getal wordt bij elk scenario in beginsel constant gehouden. Wel kunnen tussen de scenario's verschillen optreden in de manier waarop en de mate waarin aan de behoefte in de verschillende segmenten tegemoet wordt gekomen. Zo zal bijvoorbeeld in het marktscenario de behoefte aan locaties voor grootschalige detailhandel ten volle worden gehonoreerd, terwijl in het sturingsmodel, waarin een groot belang wordt gehecht aan de beperking van de mobiliteitsgroei, hieraan minder ruimte wordt geboden.

3.2.3 Voorzieningen

De mate van concentratie dan wel spreiding van voorzieningen is sterk afhankelijk van het desbetreffende scenario. Daarbij speelt de omvang en het hiërarchisch niveau van de voorzieningen een belangrijke rol. In de huidige situatie is Groningen-stad het belangrijkste voorzieningencentrum van de regio. Een aantal voorzieningen, zoals de universiteit en het academisch ziekenhuis, speelt een rol op het schaalniveau van Nederland als geheel. De historische binnenstad van Groningen, met een bijzonder aanbod van winkels, mag daar als toeristisch recreatief product ook toe gerekend worden.

Assen heeft op regionale schaal een breed aanbod aan onderwijsvoorzieningen, een (klein) ziekenhuis en een groot detailhandelsapparaat.

De overige kernen in de regio hebben een aanbod gebaseerd op de dagelijkse behoeften, waarbij Roden, Leek en Hoogezand vooral wat de opbouw en omvang van het winkelapparaat aangaat op een hoger niveau functioneren dan de rest van de regio. Deze uitgangssituatie zal zich voor ieder specifiek scenario op een verschillende manier ontwikkelen. In het sturingsscenario zal de huidige situatie verder uitgebouwd en versterkt worden. In het marktscenario ontstaat een 'drainage' van de stad. De regio zal daardoor topvoorzieningen op nationale en internationale schaal gaan ontberen.

3.3 Kansen en beperkingen

Op basis van de scenario's zijn ruimtelijke visies/ontwerpen opgesteld. Deze ruimtelijke ontwerpen zijn getoetst in het planteam en in de bestuurlijke en ambtelijke klankbordgroepen.

Toetsing vond plaats op basis van de volgende criteria:
- visie op de regionale context;
- positionering regio Groningen 2030 (wonen, werken, recreëren);
- eigen kwaliteit kracht/versus onafhankelijkheid;
- wonen;
- sociaal economisch en cultureel klimaat;
- werken;
- typen werkgelegenheid;
- relaties tussen beroepsbevolking en wonen;
- verkeer en vervoer;
- mobiliteitsontwikkeling;
- vervoerskeuze: fiets, openbaar vervoer, auto;

- voorzieningenstructuur;
- detailhandel, cultuur, onderwijs, toerisme/recreatie;
- landschap, natuur en milieu;
- verhouding duurzaamheid/milieu;
- ecologische verbindingszones;
- relaties met stedelijke en landelijke functies;
- landschappelijke diversiteit
- financieel/economische aspecten;
- mogelijkheid tot grondexploitatie;
- beheerskosten;
- rendabele versus onrendabele projecten;
- fasering en prioritering;
- bestuurlijke moed.

Zo heeft het ongewijzigd beleid-scenario laten zien dat de regio zich te weinig onderscheidt. De karakteristiek van de regio wordt te weinig uitgebuit omdat er een grote afhankelijkheid is van externe initiatieven. Handhaven van de kwaliteit van het voorzieningenniveau staat onder druk. De kwaliteit van het openbaar vervoer dreigt af te brokkelen onder invloed van de sluiting van lijnen.

Het marktscenario laat zien dat de suburbane leefvorm dominant wordt. Er ontstaat een sterke verarming van het gebied ten noorden van de stad en een verrijkende ontwikkeling in het gebied tussen Groningen en Assen op het zand. Landschaps- en natuurontwikkeling komt incidenteel op gang. De centrale stad krijgt het steeds moeilijker.

Het sturingsscenario leidt tot een herkenbare stadsregionale eenheid. Een sterk voorzieningenpakket geconcentreerd in de stad, goed bereikbaar met name met het openbaar vervoer. Er komen gestructureerde landschappelijke en natuurontwikkelingen tot stand. Maar dit scenario vergt voorinvesteringen die zonder de extra inbreng investeringen vanuit de markt tot grote risico's kan leiden.

De onhaalbare en ongewenste uitersten zijn methodisch vastgesteld en tegelijk zijn nieuwe veelbelovende ruimtelijke formules op de kaart gezet.

4. Ruimtelijke zoekrichtingen

De scenariobenadering maakt het mogelijk uit extremen de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting te destilleren. De verschillende scenario's laten zien wat de belangrijke thema's zijn en welke zienswijzen en bijzondere ruimtelijke elementen de bouwstenen moeten vormen van die zoekrichting. De scenario's, met de bijbehorende ontwerpen en toetsen, vormen een rijke bron van ideeën en informatie over de mogelijkheden voor de ontwikkeling op lange termijn van de regio Groningen-Assen.

Het programma (55.000 woningen, 1000 ha te ontwikkelen bedrijventerreinen en de daarbij behorende voorzieningen) zorgt nu al voor een omvangrijke ruimteclaim. Dit ondanks het feit dat het programma pas op langere termijn volledig zal zijn gerealiseerd. Deze programmatische en ruimtelijke druk heeft echter een enorm voordeel. Het is een geweldige kans en motor voor een verdere gestructureerde evenwichtige ontwikkeling van de regio.

4.1 Visie op de regio

De drie scenario's zijn van grote waarde voor het bepalen van de relevante onderdelen voor de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting voor de regio Groningen. In de onderstaande paragrafen wordt voor de verschillende thema's ingegaan op wat de belangrijkste conclusies zijn van de scenario's en welke onderdelen van waarde kunnen zijn bij het opstellen van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting. Het uitgangspunt daarbij is: wat sterk is, moet verder versterkt en mogelijk zwakke elementen moeten worden geëlimineerd.
De sterke punten van de regio zijn de combinaties stad en land, drukte en rust, cultuur en natuur en het aantrekkelijke milieu voor wonen en werken. De stad Groningen is daarbij binnen de regio het concentratiepunt van voorzieningen, werkgelegenheid, stedelijk wonen en bereikbaarheid. Een versterking van deze positie is van groot belang.
Maar de stad wordt ook bedreigd: door segregatie en sociale en financiële tweedeling. Deze dreiging moet worden weggenomen. Dit is belangrijk voor de hele regio. De regio heeft een sterke stad nodig en er mag verwacht worden dat de regio als geheel dat belang erkent en daar waar mogelijk een bijdrage aan levert.
De verhouding tussen markt en overheid is specifiek voor de regio en moet leiden tot een nieuw, zorgvuldig evenwicht. De combinatie van sturende doelen en individuele wensen kan daarvoor een goed middel zijn.

4.1.1 Regionale context

In alle drie de scenario's is zichtbaar gemaakt welk sturend effect de opbouw van het landschap, de zogenaamde landschappelijke onderlegger, heeft op de ontwikkeling van de gehele regio. Er is een duidelijk beeld ontstaan: de stad Groningen heeft zich door de eeuwen heen niet voor niets ontwikkeld in een centrale positie op het knooppunt van de verschillende landschappelijke kwaliteiten. Daarmee is ook de relatie met het ommeland bepaald. Er is op veel gebieden een samenhang ontwikkeld tussen het verstedelijkte en landschappelijke gebied: verkeerskundig, voor wat betreft volkshuisvesting, ruimtelijk en economisch (meer dan 50% van de beroepsbevolking woonachtig in omliggende gemeenten is voorwerk afhankelijk van de Groningen-stad). De diverse gemeenten hebben zich elk met een eigen identiteit kunnen ontwikkelen, maar hebben elkaar ook aangevuld. In zekere mate valt te constateren dat er een beperkte verwaarlozing van dit systeem heeft plaatsgevonden waardoor een verstoring van de evenwichtige samenhang dreigt. Door een dergelijke verstoring bestaat het gevaar dat het zwaartepunt van de stad Groningen zich zuidwaarts zal verleggen. Daarmee lekt zowel economisch als voor volkshuisvesting een belangrijk potentieel weg naar het zuiden. Met name het weglekken van de doelgroep voor de hogere segmenten van de woningmarkt versterkt de sociale segregatie in de rest van Groningen-stad. De zeer kwetsbare natuur en ook het landschap zal zwaar te lijden krijgen door deze zuidwaartse beweging. De negatieve effecten op de totale regio zijn duidelijk en deze effecten zullen vooral ook economisch ernstige belemmeringen veroorzaken voor de ontwikkeling van de hele regio.
Deze situatie vormt een belangrijk argument voor een scherpe bewaking van een evenwichtige ontwikkeling van de stad en daarmee een zorgvuldige planning van het tempo waarin zowel woningen als ook bedrijfsterreinen op de markt komen, ook in relatie tot de volgorde van locatie-ontwikkeling. De natuurlijke neiging van

de markt om naar het zuiden af te zakken vraagt om tegenactie ten noorden, oosten en westen van de stad, zodat de centrale rol van de stad gewaarborgd blijft.
De T-structuur wordt gevormd door de A7 en de A28. De belangrijkste economische en verkeersstructuur heeft zich langs deze T ontwikkeld.
Het belang van Assen, Roden, Leek en Hoogezand-Sappemeer is hiermee duidelijk geworden: met name de ontwikkelingen in Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer kunnen de positie van de stad Groningen verder ondersteunen. Er ontstaat dan een aanvullende functie ten opzichte van de stad. Belangrijke factoren zijn hierbij: werkgelegenheid en voorzieningen en het benutten van de bestaande en verder te ontwikkelen verbindingen.
Zuidhorn, Bedum, Winsum en Ten Boer zijn belangrijke kernen in het agrarisch gebied ten noorden van Groningen-stad. Om het voorzieningenniveau in dit gebied te garanderen, is het van belang dat het draagvlak voor deze voorzieningen gehandhaafd blijft, ook in verband met de leefbaarheid van het platteland. De ligging aan de spoorlijn heeft in verband met het handhaven, dan wel versterken van goed openbaar vervoer een duidelijke functie.
De natuur- en landschapsontwikkeling, waar mogelijk in combinatie met recreatieve ontwikkelingen, bepalen de identiteit van Zuidlaren en Peize.
Tussen Groningen en Slochteren, en Haren en Assen kunnen in lage dichtheden locaties ontwikkeld worden in relatie met de natuur die in Oost-Groningen een specifiek karakter kunnen krijgen op basis van een nieuw Borgenlandschap.
Uit de scenario's ontstaat de indruk dat met belangrijke kwalitatieve impulsen in het gehele gebied een meerwaarde is te behalen, die niet alleen positief uitwerkt voor natuur en milieu, maar ook voor woonkwaliteiten en economische concurrentiekracht. De meerwaarde van een uitgesproken (stads)landschap is alleen bereikbaar bij een integrale ontwikkeling van het gehele gebied, waarbij maximale integratie wordt nagestreefd van alle sectoren. Op deze manier kan er compensatie worden geboden door tegenover de afstand tot de Randstad hoogwaardige kwaliteit te stellen.

4.1.2 Wonen

Waar moet de ruimtelijke zoekrichting aan voldoen? Ten eerste moeten de ruimtelijke mogelijkheden en landschappelijke kwaliteiten optimaal benut worden om gedifferentieerde woonmilieus te kunnen realiseren. Daarnaast moeten deze gedifferentieerde locaties passen in een ruimtelijk functioneel geheel.
In het ongewijzigd beleid-scenario worden de aanwezige mogelijkheden en kwaliteiten wel erkend en herkend maar onvoldoende benut. De reden is dat er vanuit het natuurontwikkeling- en natuurbeschermingsbeleid veel beperkingen worden opgelegd. Er ontstaat versnippering van woningbouwlocaties. Door deze versnippering en hun geringe omvang dragen weinig locaties bij aan het versterken van de ruimtelijke structuur. In het sturingsscenario is geen sprake van versnippering. Door een duidelijke ruimtelijke visie ontstaan veel mogelijkheden voor het ontwikkelen van gedifferentieerde woningbouwlocaties. De stadsregionale samenhang is daarbij het centrale thema. Het sturingsscenario is door zijn compactheid echter weinig flexibel. Voorwaarde voor realisering van het scenario zijn bovendien de voorinvesteringen die noodzakelijk zijn om diverse woon- en leefmilieus te ontwikkelen. In het marktscenario wordt een eenzijdig suburbaan woon- en leefklimaat ontwikkeld in een beperkt deel van de regio. De overige delen van de regio krijgen te maken met verpaupering van de bestaande voorraad. Door ontwikkelingen op de woningmarkt zullen sociaal-economische verschillen zich scherper aftekenen, tezamen met de verontachtzaming van landschappelijke kwaliteiten. De specifieke ruimtelijke kwaliteit van de regio wordt niet benut voor de ontwikkeling van een gevarieerd aanbod aan woningbouwlocaties. De combinaties van bos-wonen en water-wonen geven aanleiding om de mogelijkheid van natuurontwikkeling in combinatie met woningbouw verder te onderzoeken.
Met name voor de woonfunctie is een zorgvuldige fasering naar tijd en locatie op regionale schaal noodzakelijk.
Een evenwichtig regionaal volkshuisvestingsbeleid dient er borg voor te staan dat het primaat van de ontwikkelingen bij de steden ligt. Daarbij moet er worden ingespeeld op een gedifferentieerde marktvraag, onder andere gericht op de aantrekkelijke gebieden die aansluiten op de zuidkant van de stad Groningen. Deze locatie is ook van belang om de hogere inkomens voor de stad vast te houden en heeft daarom een hoge prioriteit. Nieuwe locaties zullen eventueel aantrekkelijk gemaakt moeten worden door voorinvesteringen die regionaal worden aangestuurd.
De ontwikkelingen bij Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer ondersteunen de stad. De kwaliteit van de woonomgeving bij Hoogezand zal moeten toenemen om er voor te zorgen dat Hoogezand ten opzichte van andere gemeenten een goede concurrentiepositie krijgt.

4.1.3 Werken

Uitgangspunt is te zorgen voor een voldoende en gedifferentieerd aanbod van werklocaties. Deze locaties moeten zodanig gesitueerd zijn dat ze vanuit het perspectief van de markt een gunstige positie hebben. De bereikbaarheid (voor de noodzakelijke typen van vervoersmiddelen) moet gegarandeerd zijn. De scenario's leveren voor bepaalde aspecten van werken de onderstaande inzichten op.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid per auto van de verschillende werklocaties is in alle drie de scenario's goed, in het marktscenario zelfs zeer goed. Daarbij komt echter de kwaliteit van het milieu steeds meer in het gedrang. De snelwegenstructuur is in dit scenario bepalend voor de situering van werklocaties. Het is twijfelachtig of grote infrastructurele werken, zoals de zuidelijke ringweg rond Groningen, tot stand zullen komen. Voor het sturingsmodel geldt dat de bereikbaarheid alleen goed blijft wanneer de noodzakelijke investeringen blijven plaatsvinden. De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt vaak pas op een lager schaalniveau duidelijk. Wel kan gesteld worden dat de mogelijkheden voor het openbaar vervoer bij ongewijzigd beleid redelijk en in het sturingsscenario goed zijn. In het marktscenario zal het openbaar vervoer geen noemenswaardige rol kunnen spelen.

Differentiatie

In alle scenario's wordt een bepaalde mate van differentiatie bereikt, maar elk scenario heeft op dit aspect zijn eigen tekortkomingen. In het sturingsscenario kunnen tekorten optreden in de segmenten kantoorlocaties en perifere detailhandel. Deze segmenten worden vanwege de nadruk op de gestimuleerde mobiliteit aan banden gelegd. Het scenario laat verder zien dat Groningen-stad de mogelijkheid heeft alle typen vestigingsmilieu aan te bieden. Bij ongewijzigd beleid treedt een te sterke concentratie van bepaalde segmenten op. De keuzemogelijkheden van bedrijven zijn daardoor beperkt. In het marktscenario worden weinig keuzes gemaakt en er treedt wellicht enige oversegmentering op. Het resultaat kan vervlakking zijn: differentiatie wordt dan onvoldoende bereikt. In het marktscenario gaat de vestigingsdruk uit naar de as Groningen-Assen. Daar ligt een goede snelweg, er is ruimte. Het is een zoekgebied waarin zich het zwaartepunt van de regio bevindt met als polen Groningen en Assen. Het is een belangrijke uitvalsroute naar de rest van Nederland. De as Groningen-Assen biedt een goed vestigingsklimaat voor verschillende typen bedrijven.

4.1.4 Verkeer en vervoer

Voor het verkeer en vervoer gelden bij de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting in ieder geval een drietal voorwaarden. De eerste is dat de congestie-problemen aan de zuidkant van Groningen-stad worden opgelost, de tweede dat een goede bereikbaarheid van de regio kan worden gegarandeerd. Ten derde, het openbaar vervoer kan zodanig worden gepositioneerd dat het een goed alternatief vormt.
Hieronder worden de verschillende aspecten en inzichten van de drie scenario's betreffende verkeer en vervoer belicht.

Mobiliteit

In de huidige situatie kent de regio een goede bereikbaarheid per auto. Die bereikbaarheid wordt in het marktscenario het meest versterkt. De regionale wegenstructuur is in staat diffuse ontwikkelingen op te vangen. De noodzakelijke investeringen kunnen goed gefaseerd worden ingevoerd. Bij ongewijzigd beleid worden vooral de verbindingen tussen de suburbanisatiekernen en Groningen-stad verbeterd, maar ook de verbinding Assen-Veendam. De verbeteringen in het sturingsmodel zijn vooral gericht op de wegenstructuur van Groningen-stad. Op regionaal niveau treden (met uitzondering van de weg Assen-Veendam) geen verbeteringen op.
De ontwikkeling van de mobiliteit zal in het marktscenario zeer sterk zijn. Dit vooral door de zeer gefragmenteerde ontwikkeling die een veelheid aan relaties zal doen ontstaan, die kris-kras door elkaar lopen. Het sturingsmodel kent door de zeer compacte, met openbaar vervoer geïntegreerde, ruimtelijke ontwikkeling de meest beperkte groeiontwikkeling van de mobiliteit.
De kansen voor het openbaar vervoer lopen in de verschillende scenario's zeer sterk uiteen. In het sturingsmodel zijn deze kansen goed door de bovengenoemde onderlinge afstemming in de situering van openbaar vervoerlijnen en woon- en werklocaties. Bouwen in hoge dichtheden op locaties die goed door het openbaar vervoer zijn ontsloten, is hier het motto. Het ongewijzigd beleid zal een voortzetting van de huidige trend te zien geven waarbij ook de voortdurende discussies over het al dan niet exploiteerbaar zijn van diverse openbaarvervoerslijnen zullen aanhouden. In het marktscenario is de rol van het openbaar vervoer uitgespeeld. In dit scenario zal het ook niet tot aanleg van de HSL met halteplaats komen.
Een compacte stad met een goede fietsinfrastructuur stimuleert het gebruik van de fiets aanzienlijk. Cijfers uit onderzoek tonen aan dat boven een fietsafstand van 8-10 km mensen geen gebruik meer maken van de fiets. Het uitgangspunt moet zijn dat de regiovisie het fietsgebruik stimuleert.
Voor de bereikbaarheid per fiets, auto of openbaar vervoer in de regio wordt uitgegaan van de volgende reistijden:
- half uur van wonen naar werk/regionale voorzieningen;
- 10 minuten van huis op de fiets naar een recreatieve omgeving;
- 10 minuten op de fiets naar de dagelijkse levensbehoeften.

Knelpunten

Knelpunten in de infrastructuur doen zich op het ogenblik vooral voor aan de zuidkant van Groningen. Het sturingsscenario biedt de beste mogelijkheden voor een oplossing door de volledige ringstructuur die rondom Groningen-stad wordt ontwikkeld. In het marktscenario lopen de investeringen in Groningen-stad sterk terug. Er treedt nauwelijks verbetering op in de infrastructuur voor het autoverkeer waardoor er een toename van de congestieproblematiek mag worden verwacht. Bij ongewijzigd beleid zal de verkeerssituatie van Groningen-stad verbeteren door de aanleg van een gedeeltelijke ringstructuur (uitbreiding zuidoost en west). Tegelijkertijd verbetert hiermee de relatie tussen de groeikernen en Groningen-stad.

Leefmilieu

De invloeden van verkeers- en vervoersontwikkelingen op het leefmilieu zijn in het marktscenario het grootst. In dit scenario wordt een groot beslag gelegd op het landelijk gebied voor nieuwe infrastructuur. Door de versnipperde ruimtelijke structuur treedt een grote verspreiding op van verkeerseffecten (onder andere geluid) in tot nu toe redelijk ongestoorde gebieden. De effecten op het leefmilieu bij ongewijzigd beleid zijn relatief gering. De meeste groei van de automobiliteit wordt opgevangen door opwaardering van bestaande verbindingen. Alleen de westelijke en zuidoostelijke rondweg bij Groningen zijn nieuwe ingrepen in landelijk gebied. Ook in het sturingsmodel zijn de effecten in het leefmilieu gering. Wel moeten in dit scenario nabij Groningen-stad enkele forse ingrepen in het landelijk gebied worden gedaan. In dit scenario vraagt ook het binnenstedelijk woonmilieu de aandacht. Door de forse groei die de stad gaat doormaken, kan een flinke groei in geluidsoverlast voor bestaande woningen gaan optreden.

Realisering

Het risicoaspect van de noodzakelijke investeringen in verkeersinfrastructuur is in het sturingsscenario belangrijk groter dan bij de scenario's voor ongewijzigd beleid en het marktscenario. Wil de compacte verstedelijking van het sturingsscenario slagen, dan zijn forse investeringen noodzakelijk voor de hoogwaardige openbaarvervoerslijnen en de ring rond Groningen-stad. Bij ongewijzigd beleid en vooral in het marktscenario kunnen investeringen grotendeels worden gespreid en worden gerealiseerd, al naar gelang de behoefte.

4.1.5 Voorzieningen

De voorzieningencentra volgen, in principe, de bevolking. Het marktscenario laat zien dat een ongebreidelde woningbouw in de zone Groningen-Assen tot gevolg heeft dat in andere delen van de regio het niveau en de omvang van voorzieningen daalt door het verdwijnen van een draagvlak. Een evenwichtige spreiding met een hiërarchie in voorzieningencentra is van belang om de regio leefbaar te houden en een goed woonklimaat te scheppen. In het scenario voor ongewijzigd beleid en het sturingsscenario komt dit tot uitdrukking. Voor een herkenbare en krachtige regio is het belangrijk dat het voorzieningencentrum van Groningen-stad de bijzondere plaats die zij nu inneemt, behoudt en versterkt. De regio heeft in Groningen één culturele voorziening op topniveau, één universiteit en één academisch ziekenhuis. Naast Groningen-stad heeft Assen een regionaal verzorgingscentrum in een overwegend suburbaan woonmilieu. Deze twee kernen moeten samen de drager van de regio vormen.

4.1.6 Landschap, natuur en milieu

De functioneel ruimtelijke opbouw die moet worden ontwikkeld, zal gebaseerd moeten zijn op het landschapsecologisch fundament van de regio. De bekenstelsels en de overgangen tussen de verschillende landschapsvormen, hoger gelegen zandgronden, de veengebieden en de klei zijn de onderleggers voor de regiovisie. Met name de dynamiek van het water, dat eeuwenlang het landschap heeft gevormd en de nederzettingsvormen die daarop gebaseerd zijn, vormen een krachtig landschappelijk geheel waarop voortgebouwd kan worden. Dit kan zeer goed tot uitdrukking komen in de verdere ontwikkeling van de zogenaamde watermachine, waarbij oppervlaktewaterwinning in de plaats komt van dieptewaterwinning.
Dit moet meer behelzen dan een regionale benadering. Het betreft het gestalte geven van een gebied dat wordt gebaseerd op een duurzame toekomst. De diversiteit in het landschap kan verder tot ontwikkeling worden gebracht. Deze diversiteit vertegenwoordigt

een grote rijkdom en versterkt de identiteit van het gebied.
Een hechte confrontatie en integratie tussen natuurontwikkeling, recreatie en wonen kan leiden tot nieuwe unieke typologiën. De agrarische sector neemt in de scenario's verschillende gedaanten aan, afhankelijk van de verwachtingen over het beleid van de EG en de Rijksoverheid. De regio moet voorwaarden scheppen opdat zo goed mogelijk geanticipeerd kan worden op deze ontwikkelingen. Het gaat dan om ontwikkelingen die een geheel eigen tijdsverloop kennen. Alle scenario's tonen aan dat de externe productieomstandigheden verbeterd moeten worden.
Ten oosten van Groningen-stad kan het microklimaat worden verbeterd door de aanleg van bosstroken. De externe productieomstandigheden worden verbeterd door de beschikbaarheid van (goed) gebiedseigen water uit de polder Harkstede. De agrarische sector kan hiervan profiteren. De transformatie van de agrarische sector vereist een goede aansluiting met de verschillende kenniscentra. Ook kan het ontwikkelen van gebiedseigen producten de identiteit van de regio verder versterken.

4.2 Algemene conclusies

Op basis van de hierboven beschreven onderdelen voor de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting kan een aantal conclusies worden getrokken. Deze conclusies vormen de basis voor de keuzes die voor de zoekrichting zijn gemaakt.

De regio kan zich ontwikkelen met een positief onderscheidende kwaliteit. Kenmerk daarbij is een herkenbare en functionele relatie tussen stad en ommeland. De steden Groningen en Assen nemen een sterke positie in, in een evenwichtige regionale context.
Groningen-stad heeft te maken met een dreigende sociale segregatie. Dit kan worden voorkomen door de stad ruim de mogelijkheid te geven om een voldoende gedifferentieerd woonmilieu aan te bieden in alle fasen van de planperiode.
De stad Groningen huisvest het centrum van de voorzieningen, waarvan enkele met een nationale en mogelijk internationale oriëntatie.
De ontwikkelingen in Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer kunnen de positie van de stad Groningen ondersteunen.
Assen heeft de positie van een regionaal voorzieningencentrum.
De differentiatie voor wonen en werken wordt verder versterkt.
Een goede bereikbaarheid binnen aanvaardbare reistijden met goed functionerend openbaar vervoer versterkt de identiteit van de regio en de interne samenhang.
Een groot probleem is de toenemende congestie op de zuidelijke ringweg bij Groningen. Wil er in de regio voldoende doorstroom zijn, dan zal dit probleem op zo kort mogelijke termijn moeten worden opgelost.
Natuur- en landschapsontwikkeling is een structurerende drager voor de ontwikkeling van de regio in nauwe samenhang met stedelijke functies.
De recreatieve mogelijkheden van de regio worden tezamen met de landschappelijke en stedelijke kwaliteiten tot ontwikkeling gebracht.
De meest gewenste ruimtelijke zoekrichting kan richtinggevend zijn voor het agrarisch transformatieproces.
De regio wordt ontwikkeld op basis van eigen kwaliteiten en mogelijkheden, waarbij het vermogen om zelf te sturen wordt geoptimaliseerd.

Deze conclusies vormen belangrijke ingrediënten voor de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting. Het sterk maken van de stad met een krachtige regionale en landschappelijke onderlegger staat daarbij centraal. De regio kan zich daarmee positief gaan onderscheiden. De scenario's hebben daarbij laten zien dat regionale samenwerking op veel beleidsterreinen een belangrijke voorwaarde voor succes is.

Het is overduidelijk dat de realisatie van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting omvangrijke geldstromen zal genereren. Beheersen en aansturen van die geldstromen op regionaal niveau is een essentiële factor voor het slagen van het project.

5. De meest gewenste ruimtelijke zoekrichting

5.1 Inleiding

In de volgende paragrafen volgt een typering van de filosofie achter de regioschets. Deze regioschets is geen structuurplan of een aanzet daartoe, maar moet gelezen worden als een kansrijke zoekrichting voor de regio Groningen in de periode tot 2030. Het programma zoals verwerkt in de regioschets, is niet definitief, maar moet worden gezien als een bandbreedte. In de Quick Scan is wel geconstateerd dat dit de beste cijfers zijn die er op het ogenblik beschikbaar zijn.

De regioschets wordt met een serie kaartbeelden toegelicht:

a Themakaarten
- volkshuisvesting
- bedrijvigheid
- infrastructuur

b Faseringskaarten
- 2000 – 2010
- 2010 – 2020
- 2020 – 2030

5.2 Zoekrichting

Het plan is gebaseerd op twee belangrijke pijlers:

1 De landschapsecologische onderlegger
- de watermachine

2 Het sterk maken van de stad
- nabijheid van de voorzieningen
- bereikbaarheid
- clustering van wonen en werken rondom Groningen en met mate in Assen (het schragen van de stad)

5.2.1. De landschapsecologische onderlegger

De voorgestelde functioneel-ruimtelijke opbouw is gebaseerd op het landschapsecologisch fundament van de regio: de bekenstelsels en de overgangen tussen de verschillende landschapstypen. Hoger gelegen zandgrond, het veengebied en klei zijn bepalend voor de opbouw van het landschap. Dit gegeven is bepalend geweest voor de karakteristieke nederzettingsvormen in de regio. De voorgestelde regioschets brengt deze karakteristiek weer nadrukkelijk in beeld.

De overgangszone van het droge Drentse plateau naar de laag gelegen kleigebieden ten noorden van de stad Groningen kan worden gedefinieerd als de landschapsecologische macrogradiënt. Deze tekent zich helder af in het kaartbeeld van de regionale schets, doordat de benedenlopen van de verschillende beekdalen duidelijk vernatten door een nieuw bondgenootschap tussen natuurontwikkeling, drinkwaterwinning en recreatieve gebruiksmogelijkheden. Deze bondgenoten hebben elkaar gevonden op basis van het idee van de watermachine. Het zorgvuldig aansturen van de watermachine biedt veel mogelijkheden. Zo kan er op een duurzame manier aan de drinkwater, en deels aan de vraag naar gietwater, worden voldaan. Robuuste natuurgebieden kunnen worden ontwikkeld dicht bij de steden, die bovendien door hun ligging en eigenschappen bijzondere woonmilieus aan de randen opleveren en recreatieve gebruiksmogelijkheden blijken te herbergen. De creatie van een watermachine is noodzakelijk omdat de huidige drinkwaterwinning via diepe grondwateronttrekkingen lokaal in het Drents Plateau en de flanken ervan tot verdroging leidt, reserves uitput en zeker geen uitbreidingsmogelijkheden meer heeft. Nu is er in de benedenloop van de verschillende beekdalen en in de polder Harkstede in principe goed water beschikbaar. Dit vormt echter geen continue bron. 's Winters worden grote hoeveelheden water afgevoerd naar de Waddenzee, terwijl in de zomerperiode de hoeveelheid afgevoerd water (afvoerdebieten) snel terugloopt.

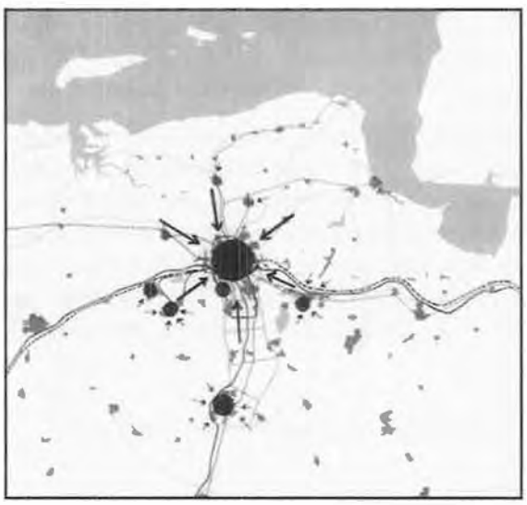
Door nu op een aantal strategische locaties in het landschap spaarbekkens aan te leggen en infiltratiemoerassen te ontwikkelen, wordt een extra drinkwaterbron gecreëerd, zodat er weer flexibiliteit ontstaat. Door een gecombineerde inzet van verschillende opslag- en zuiveringstechnieken moet het mogelijk zijn om 50 a 60 miljoen m3 goed water te winnen dat als alternatief of als aanvulling op de grondwaterwinningen kan gelden (basisinformatie: 'Bronnenonderzoek' IWACO Noord-Nederland). De noodzakelijke berging van water leidt tot peilschommelingen. Grote peilschommelingen zijn effectief in die zin dat ze veel water kunnen bergen op een klein oppervlak. Ze zijn ecologisch echter niet interessant.

Beperkte schommelingen van 30 tot 50 centimeter leiden tot interessante en dynamische moerasmilieu's die de basiscondities leveren voor een leefklimaat voor nu nog zeldzame planten en dieren.

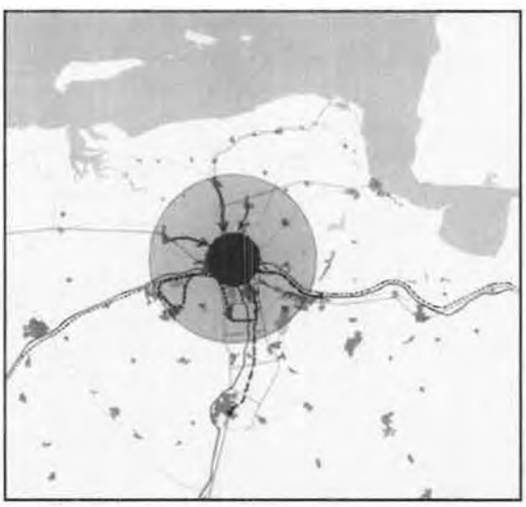
Juist de combinatie van gebieden die nu al vanuit het oogpunt van

natuurontwikkelingen interessante perspectieven bieden, met opslag en zuiveringsmoerassen voor het beekwater, kan vanuit de bondgenootschapsstrategie maatschappelijk op een duurzaam draagvlak rekenen.
Daarom wordt er in de benedenloop van het Peizer- en Eelderdiep een 1000 hectare groot spaarbekken ontwikkeld met aanliggende moerassen en grasland-complexen. Ook de Drentse Aa mondt uit in dit bekken.
De Hunze stroomt uit in een complex van spaarbekkens, zomerpolders en infiltratiemoerassen ten noorden van het Zuidlaardermeer. Een derde locatie waar opslag in oppervlaktewater en moerassen plaatsvindt, is de polder Harkstede. Tot slot zijn er nog twee locaties op de Hondsrug aangewezen om het teveel aan goed beekwater in de dikkere zandpakketten op te slaan en dit vervolgens ter plaatse of stroomafwaarts als grondwater opnieuw te winnen.
Deze landschappelijke ontwikkeling is een belangrijk structurerend element in de verdere ontwikkeling van de regio op basis waarvan een divers recreatief en ecologisch programma kan worden uitgebouwd. Ze leidt naar een kwaliteit waarmee de regio zich kan onderscheiden van andere regio's.
Deze ontwikkeling leidt ertoe dat de in het bijzonder de gemeenten Peize, Vries, Zuidlaren, Slochteren, Eelde, Haren, Winsum, Zuidhorn, Leek en Roden een belangrijke taak hebben bij het ontwikkelen en beheren van de natuurwaarden in hun landelijk gebied.

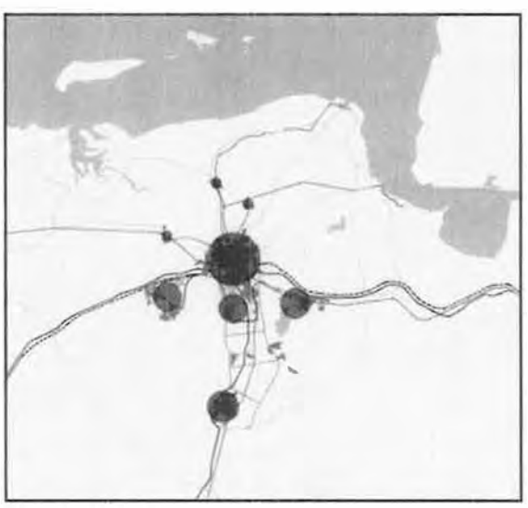
5.2.2. Het sterk maken van de stad



nabijheid van de voorzieningen



bereikbaarheid



clustering van wonen en werken rondom Groningen en met mate in Assen (het schragen van de stad)

5.3 Thema's

In deze paragraaf volgt per thema een toelichting op de kaartbeelden die horen bij de regioschets.

Wonen

De meest gewenste ruimtelijke zoekrichting richt zich op het versterken van de posities van Groningen-stad en Assen. Dit komt tot uitdrukking in de forse (stadsrand)uitbreidingen. Groningen-stad handhaaft de bastionvormen bij de uitleg in het noorden, westen en oosten. Deze bastions zijn gericht op de specifieke landschappelijke omstandigheden die al aanwezig zijn of worden ontwikkeld. Het is hierbij wel noodzakelijk om zo snel mogelijk met de voorinvesteringen te starten om de basiskwaliteiten van die locaties te verhogen. De westkant van de stad is gericht op de ontwikkeling van een waterbastion, het oosten krijgt een bastion in het bos. Aan de noordkant wordt een bastion ontwikkeld dat de kwaliteiten benut van de Reitdiepzone.

Op die wijze komen aan de rand van de stad locaties tot ontwikkeling, waarbij nieuwe, op dit moment in de regio nog afwezige of onvoldoende aanwezige, kwaliteiten tot ontwikkeling komen. Het suburbane wonen wordt aangeboden in de zuidflank van de stad Groningen. Deze ontwikkeling richting Eelde en Haren zal door de al aanwezige omgevingskwaliteiten het eerst tot ontwikkeling komen, opdat de locaties ten westen en ten oosten van de stad ontwikkeld kunnen worden voor hun toekomstige taak .

Op deze manier kan in en om de stad Groningen een gedifferentieerd aanbod van woonkwaliteiten worden gerealiseerd.

Herstructurering als opgave voor een aantrekkelijke bestaande woningvoorraad zal mogelijk een groot deel van de stedelijke productie omvatten. De ervaring leert dat de helft van het aantal onttrokken woningen weer ter plaatse gebouwd kan worden. Voor de overige woningen zijn nieuwe locaties in de stad noodzakelijk of kan gebruik worden gemaakt van de locaties die in de stadsrand zijn aangegeven.

Bij de stad Assen vinden de ontwikkelingen primair plaats aan de westzijde van de stad. Daarna ontwikkelt de stad zich aan de noordzijde rondom een nieuw station. In zeer beperkte mate kan het stedelijk gebied aan de oostzijde worden aangevuld met stedelijke randlocaties, afgestemd op de landschappelijke mogelijkheden.

Bij Hoogezand-Sappemeer, Leek en Roden vinden ontwikkelingen aan de randen plaats op een kleinere schaal dan bij de steden voorzien. Langs de zuidrand van Hoogezand worden locaties in nieuw aan te planten bos ontwikkeld, dit vergt een voorinvestering. De ontwikkelingen bij Leek en Roden worden zo gesitueerd dat de bestaande landgoederen worden gespaard en de mogelijkheid ontstaat voor het functioneren van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem.

Deze ontwikkelingen moeten de stad ondersteunen. Dit komt tot uitdrukking in de kwalitatief goede verbindingen in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer en wegverbindingen. De ontwikkeling van werkgelegenheid vult de behoeften van de stad aan. De voorzieningenstructuur is van een zodanig lokaal niveau dat deze niet concurrerend is voor de voorzieningen in de stad.

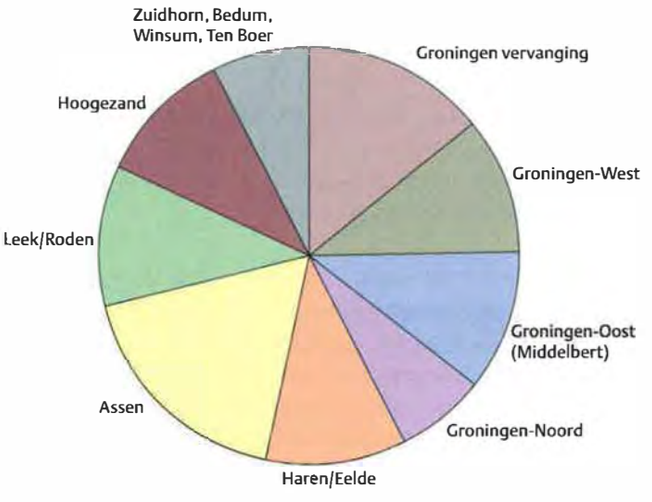
De dorpen Zuidhorn,Bedum,Winsum en Ten Boer hebben een primaire taak in het bieden van perspectief voor het landelijk gebied waarin deze dorpen een kernfunktie hebben. Daarbij is het van belang dat deze dorpen in staat worden gesteld hun 'schakelfunktie' in het overgangsgebied tussen het stedelijk milieu en het landelijk gebied voor wat betreft wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen waar te maken. Bovendien is voor Zuidhorn, Bedum en Winsum de ligging aan de spoorlijn van betekenis, die op termijn moet kunnen blijven funktioneren. Ook het kunnen accommoderen van de natuurlijke aanwas is van betekenis voor de toekomstige ontwikkeling. De woningbouwtaakstelling wordt door deze criteria bepaald.

Op basis van een goede landschappelijke inpassing worden in zeer lage dichtheden woonvormen ontwikkeld op de as Groningen-Assen en ten oosten van de stad Groningen in de gemeente Slochteren. Gezien de grote landschappelijke kwaliteiten en het geplande nationaal park Drentse Aa zal inpassing van nieuwe bebouwing zeer zorgvuldig en terughoudend dienen plaats te vinden. Voor Slochteren ligt het accent op het ontwikkelen en beheer van natuurwaarden in het landelijk gebied. De ontwikkeling van een nieuw borgenlandschap waarin in lage dichtheden woningbouw wordt geïntroduceerd leidt tot nieuwe kwaliteiten. Ook voor Slochteren is van belang dat het voorzieningen niveau op peil kan worden gehouden. Het kunnen accommoderen van de natuurlijke aanwas is van betekenis. De woningbouwtaakstelling wordt door deze criteria bepaald.

De verhouding in de woningbouwverdeling over de locaties wordt in bijgaande grafiek indicatief weergegeven. De verhoudingen blijven in beginsel ook bij wijzigende woningaantallen gelijk.

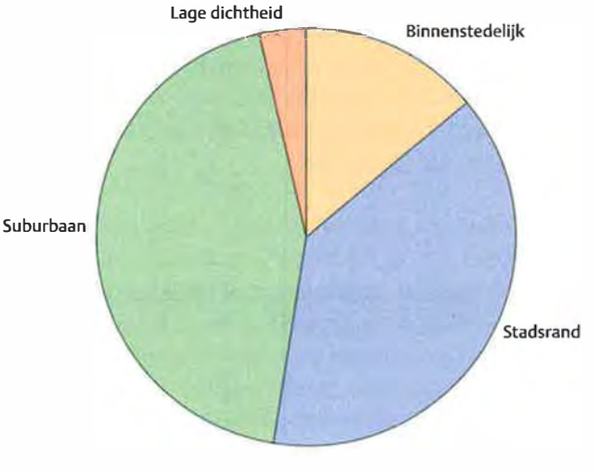
Volkshuisvesting

Indicatieve verdeling woningbouwprogramma naar locatie



Volkshuisvesting

Te onderscheiden woonmilieus



Verkeer en vervoer

Mobiliteit is een leidend principe geweest bij het structuren en inrichten van de zoekrichting. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn op een compacte manier gesitueerd in de nabijheid van openbaarvervoerinfrastructuur. Zo ontstaan er goede mogelijkheden voor het openbaar vervoer en de fiets: kansen voor een structurele verbetering van de keuzemogelijkheid voor vervoer ten gunste van duurzame mobiliteitsvormen. Om de compacte ruimtelijke structuur van de zoekrichting te laten slagen moet deze worden ondersteund door een optimaal functionerend openbaarvervoersysteem. Ook zal de afwikkelingskwaliteit van het verkeerswegennet van hoog niveau moeten zijn.

Als basismodel wordt gekozen voor de verkeersstructuur uit het sturingsscenario. Dit basismodel zal wel optimaal moeten worden uitgewerkt om een reële kans van slagen te hebben. Het moet beter afgestemd worden met de ruimtelijke hoofdstructuur van de regioschets.

De hoofdwegenstructuur wordt bepaald door de T-structuur die bestaat uit de verbinding in oost-westrichting (A7) en de verbinding Groningen-Assen in de richting noord-zuid. De belangrijkste knelpunten op deze T-structuur doen zich momenteel voor op de A7 aan de zuidkant van Groningen-stad. Om deze problemen op te lossen wordt de A7 in zuidelijke richting verlegd. De manier waarop dit in de zoekrichting wordt voorzien, is vanuit verkeersoogpunt de meest effectieve wijze om deze problemen het hoofd te bieden. Gezien de ligging van deze verbinding zal de stedenbouwkundige inpassing bij de nadere uitwerking bijzondere aandacht moeten krijgen.

Aan de noordkant van Groningen-stad wordt een stedelijke ringweg geprojecteerd. Dit ontsluit de daar gelegen stedelijke functies. Deze ringweg fungeert niet als ruimtelijke afronding van het stedelijk gebied in noordelijke richting. Deze weg moet op zo'n manier worden ontworpen en vormgegeven dat de stedelijke functies aan beide kanten ervan kunnen worden gesitueerd.

De A28 van Groningen naar Assen dient als drager van de verkeersstructuur voor de geprojecteerde ruimtelijke ontwikkelingen langs deze as. Langs deze snelweg wordt voor de regionale ontsluiting een, uit zogenaamde parkways opgebouwde, laddervormige structuur ontwikkeld. Dit betreft ontsluitingswegen met een sterk lokaal karakter, passend binnen het parklandschap. De laddervormige structuur wordt opgezet als een ingroeimodel waarbij al naar gelang de behoefte, blijkend uit het verkeersaanbod, delen van deze structuur kunnen worden ingevuld of uitgebouwd. Op het kaartbeeld zijn de reserveringen weergegeven.

De verbetering van de regionale verbinding Assen-Veendam vindt plaats door een verdubbeling van de weginfrastructuur over dit traject. Situeren en vormgeven van de aansluiting van deze verbinding op de A28 ten zuiden van Assen zal worden bezien in relatie tot het geheel van de ruimtelijke ontwikkelingen die daar voorzien zijn. Deze ontwikkeling zal pas plaats moeten vinden na realisatie van de zuidtangent bij de stad Groningen.

Het openbaar vervoer krijgt in de zoekrichting een belangrijke plaats. Het niveau van de openbaar vervoervoorzieningen wordt aanzienlijk verhoogd. Dit geldt voor zowel Groningen-stad als voor de verbindingen met de belangrijkste nieuwbouwlocaties voor wonen en werken. Deze worden ontwikkeld tot een samenhangend net van hoogwaardig stedelijk en regionaal openbaar vervoer. Door de manier waarop in de zoekrichting infrastructuur voor openbaar vervoer en nieuwe locaties voor wonen en werken zijn geïntegreerd, zijn de voorwaarden aanwezig om tot een rendabele exploitatie van alle openbaarvervoervoorzieningen te komen, die in de zoekrichting zijn opgenomen. Dit stelt wel eisen aan de manier waarop bij de nadere uitwerking de woon- en werklocaties aan haltes voor openbaar vervoer worden gekoppeld. Dit is vooral van belang voor de HOV-verbindingen met Leek-Roden, en de ontwikkelingen aan de zuidkant van de stad bij Eelde en Haren. Een belangrijk onderdeel is de hoge snelheidslijn (HSL) met een halte in Groningen-stad. Gezien de mogelijkheden van een dergelijke halte als knooppunt van het openbaar vervoer en motor voor stedelijke vernieuwing, ligt een locatie in de nabijheid van het huidige centraal station voor de hand. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze locatie hiervoor daadwerkelijk geschikt is of dat bijvoorbeeld het nieuw aan te leggen station Kempkersberg als aanjager voor de ontwikkeling van het Europapark kan dienen.

De ruimtelijke ontwikkelingen in de zone Leek-Roden worden gecombineerd opgezet met een volledig nieuw hoogwaardig openbaarvervoercircuit dat aangesloten wordt op het stedelijk systeem, in eerste instantie door een busverbinding met zoveel mogelijk vrijliggende infrastructuur. De hoogwaardige openbaarvervoerverbinding Groningen-Paterswolde-Eelde zal op een dergelijke manier gestalte krijgen.

De ontsluiting van het openbaar vervoer voor ontwikkelingen in Hoogezand maakt gebruik van bestaand spoor. De dienstverlening op dit traject wordt verbeterd door gebruik te maken van aangepast materieel.

Voor het overige blijft de aanwezige openbaarvervoerinfrastructuur gehandhaafd. De voornemens die in het MIT zijn opgenomen (verdubbeling spoorlijn Groningen-Leeuwarden, verbetering traject Groningen-Sauwerd), zullen worden uitgevoerd. Het draagvlak van de bestaande verbindingen wordt versterkt en ondersteund door nieuwe woningbouwontwikkelingen.

Om gebruik van het openbaar vervoer in de zone Groningen-Assen optimaal te benutten, zal bij de ruimtelijke invulling van dit gebied moeten worden ingespeeld op bestaande openbaar vervoervoorzieningen. Daarbij valt te denken aan station Haren. Ook kunnen de mogelijkheden voor een nieuw station Assen-Noord worden afgewogen in relatie tot de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen.

Werken

Het bepalen van de optimale ruimtelijk-economische structuur is een ambitieus punt voor de regio. Het streven is om de huidige trends, zoals hoge werkloosheid en geringe terreinuitgifte, een positieve wending te geven. Om dit te bereiken moeten de sterke punten van de regio optimaal uitgebuit worden. De bijdrage daaraan vanuit de ruimtelijk-economische structuur is gelegen in het aanbieden van een goed en voldoende gedifferentieerd aanbod van vestigingsmilieus.

De hoofdinfrastructuur fungeert als drager van de economische ontwikkeling. Alle geplande ontwikkelingen (met uitzondering van de binnenstedelijke kantoorlocaties in Groningen en Assen) bevinden zich in de nabijheid van de A28 en A7.

Belangrijke concentratiepunten zijn Groningen en Assen. De binnensteden en nieuwe toplocaties die ontstaan door de aanleg van infrastructuur bij de steden, voorzien in de behoefte aan kantoorruimte. Andere locaties bieden hiervoor geen ruimte. In en aan beide steden wordt verder een grote verscheidenheid van vestigingsmilieus gesitueerd, waarin naast kantoren, hoogwaardige en toplocaties ook grootschaliger en traditioneler vormen van bedrijvigheid

kunnen worden ondergebracht. Door bundeling kunnen bij beide steden grootschalige bedrijventerreinen worden ontwikkeld waarop meerdere typen bedrijven gehuisvest kunnen worden. Hiermee wordt oversegmentering voorkomen. Voor Groningen-stad wordt daarbij gekozen voor verdere uitbouw van de in gang gezette ontwikkeling Zuidoost en ontwikkelingen in de nabijheid van de nieuwe zuidtangent. Door herstructurering ontstaan in diverse delen van Groningen-stad mogelijkheden om kleinschalig ambachtelijke, en niet milieubelastende vormen van bedrijvigheid in woongebieden in te passen.

Er is een merkbare druk op de werklocaties in de as Groningen-Assen. Deze as is aantrekkelijk voor verschillende typen vestigingsmilieus. Gezien de aard van het gebied en de hoofdstructuur van de regioschets worden op de as Groningen-Assen (A28 tussen beide steden) alleen kleinschalige toplocaties en hoogwaardige locaties gesitueerd. Verspreid en gekoppeld aan woningbouwlocaties wordt ruimte geboden voor kleinschalige dienstverlening.

Buiten de as vormt Veendam een belangrijk economisch knooppunt dat vooral gericht is op gemengde bedrijvigheid en transport- en distributie. Hiermee wordt ingespeeld op het aanwezige knooppunt van verschillende vormen van vervoer.

De belangrijkste uitbreidingsrichtingen voor het wonen (Leek, Roden en Hoogezand) worden gecombineerd met werklocaties. In Leek en Roden ligt – gebruikmakend van de ruimtelijke kwaliteiten – het accent op hoogwaardigheid. In Hoogezand wordt – gebruikmakend van de ligging aan de bovenregionale uitvalsroute A7 – tevens een terrein voor grootschalige gemengde bedrijvigheid gesitueerd.

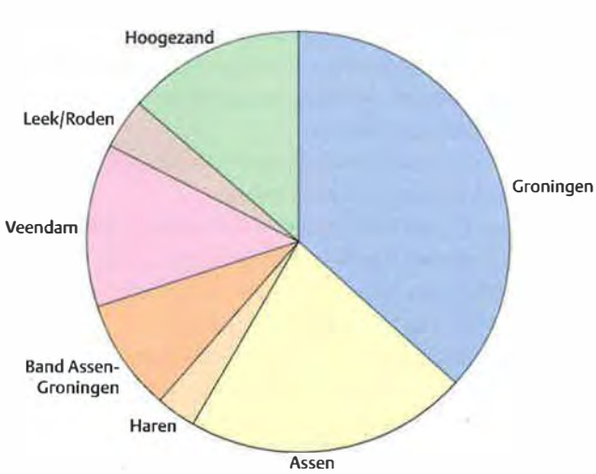
Tegelijk moet duidelijk zijn dat het bieden van een aantal bedrijfslocaties ontwikkeld in regionale samenhang, niet meer dan een basisvoorwaarde is voor de regionale economische ontwikkeling. Er is meer nodig om de economie een positieve impuls te geven. Ambitie en regionale samenwerking zijn in dat verband sleutelbegrippen. Het doel moet zijn om de regio op de kaart te krijgen én te houden bij beslissers in het bedrijfsleven en bij de Rijksoverheid. De kwaliteiten van deze regio (rust, ruimte, bereikbaarheid, arbeidsklimaat) moeten gezamenlijk uitgedragen worden. Dit leidt alleen tot succes wanneer de regio Groningen-Assen deelneemt aan nationale discussies die de relatieve ligging van deze regio wezenlijk kunnen beïnvloeden (ruimtetekort en congestie Randstad, tweede luchthaven, Zuiderzeelijn).

Het vliegveld Eelde vormt een wezenlijk onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur van de regio. Verlenging van de landingsbaan is van betekenis. Grote economische ontwikkelingen zullen daarvan niet het gevolg zijn. Dit zal mogelijk wel het geval zijn wanneer op grote schaal nachtvluchten zullen worden toegestaan, maar deze ontwikkeling is strijdig met de regiovisie zoals die is opgesteld.

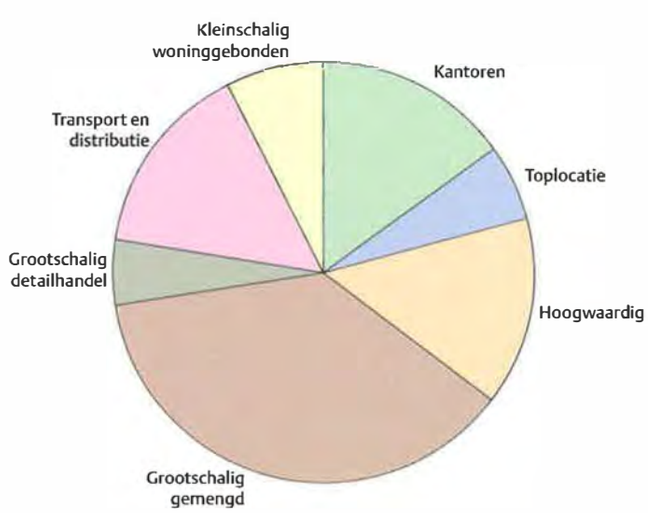
Voorzieningen

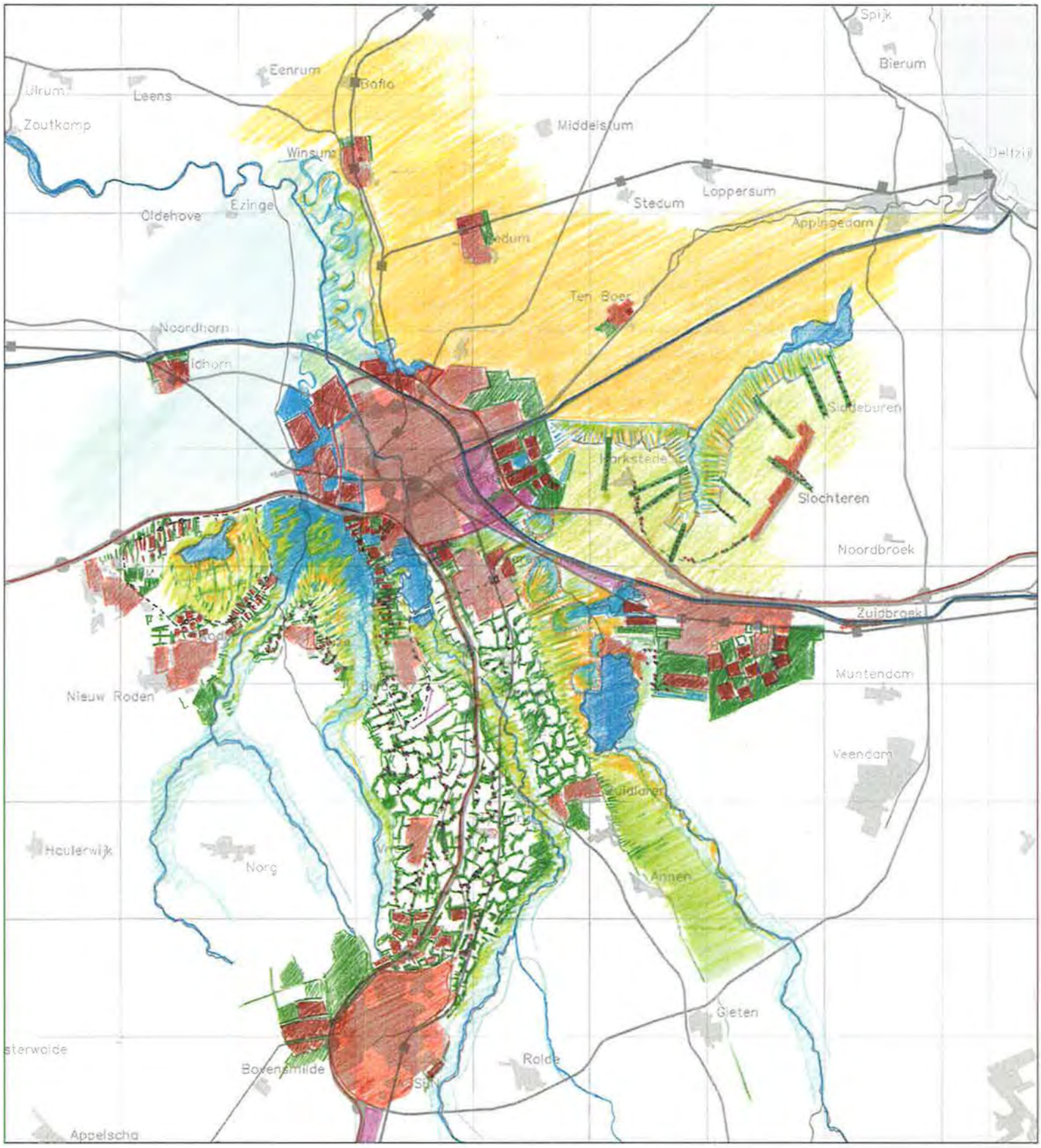
De regioschets is erop gericht om de basis van de voorzieningenstructuur te verbreden en de top te verhogen. Assen functioneert daarin op regionaal schaalniveau.
Groningen heeft naast de regionale positie een functie op nationaal en deels internationaal niveau. Deze toppositie komt onder andere tot uitdrukking in het niveau van onderwijs- en gezondheidsvoorzieningen en de rol als culturele broedplaats.
De binnenstad vormt daarbij een zeer belangrijke concentratie van winkels, horeca en sociaal-culturele voorzieningen. De bereikbaarheid van deze voorzieningen moet verder ondersteund worden door de verdere uitbouw van een goed functionerend openbaarvervoerssysteem. De toppositie van de stad zal daarnaast gewaarborgd moeten worden door een goede controle over de komst van nieuwe grootschalige perifere detailhandel.

Bedrijvigheid
Indicatieve verdeling bedrijvigheid naar locatie



Bedrijvigheid
Indicatieve verdeling bedrijfsvestigingsmilieus





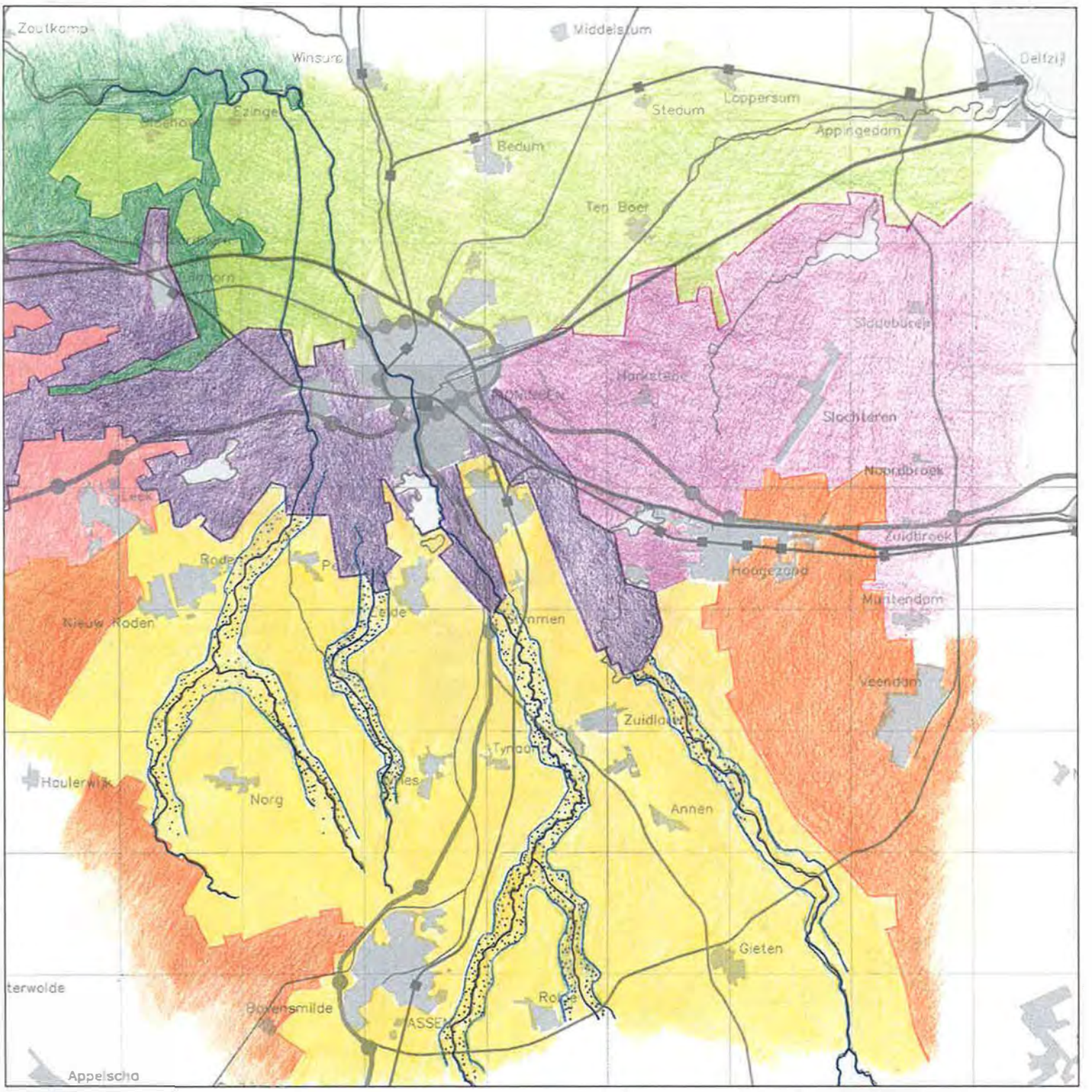
themakaart: regionale schets

Toelichting regioschets met kaartbeelden

Door de watermachine ondergaat het geërodeerde landschapstype van de veengebieden een zeer specifieke en zeer eigen functionele en ruimtelijke ontwikkeling.

Naast water- en moerasontwikkeling bestaan de andere landschappelijke interventies vooral uit bosaanleg:

- grote samenhangende boscomplexen aan de oostflank van Groningen en ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer;
- de ontwikkeling van nieuwe 'borgen' in aansluiting op de moerasontwikkeling bij de polder Harkstede;
- kleine dorpsbosjes bij de Groninger kleidorpen;
- netwerken van boselementen, lanen en singels als dragers voor het Parklandschap tussen Groningen en Assen.



landschappelijke onderlegger

kleigebied

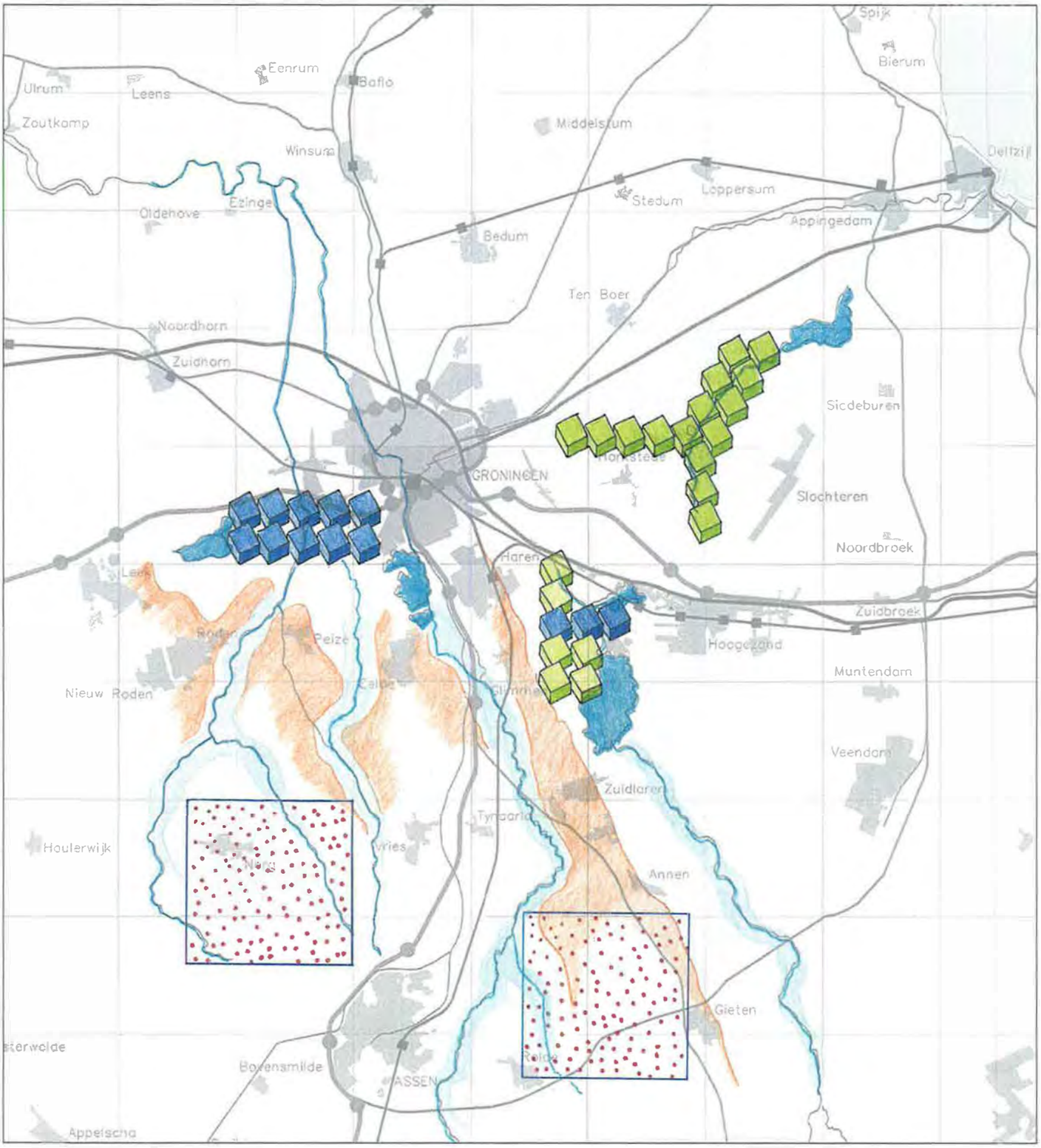
- dijkenlandschap
- wierdenlandschap

overgangsgebied

- zandruggenlandschap
- laagveenlandschap
- overgang zandlandschap naar veenlandschap

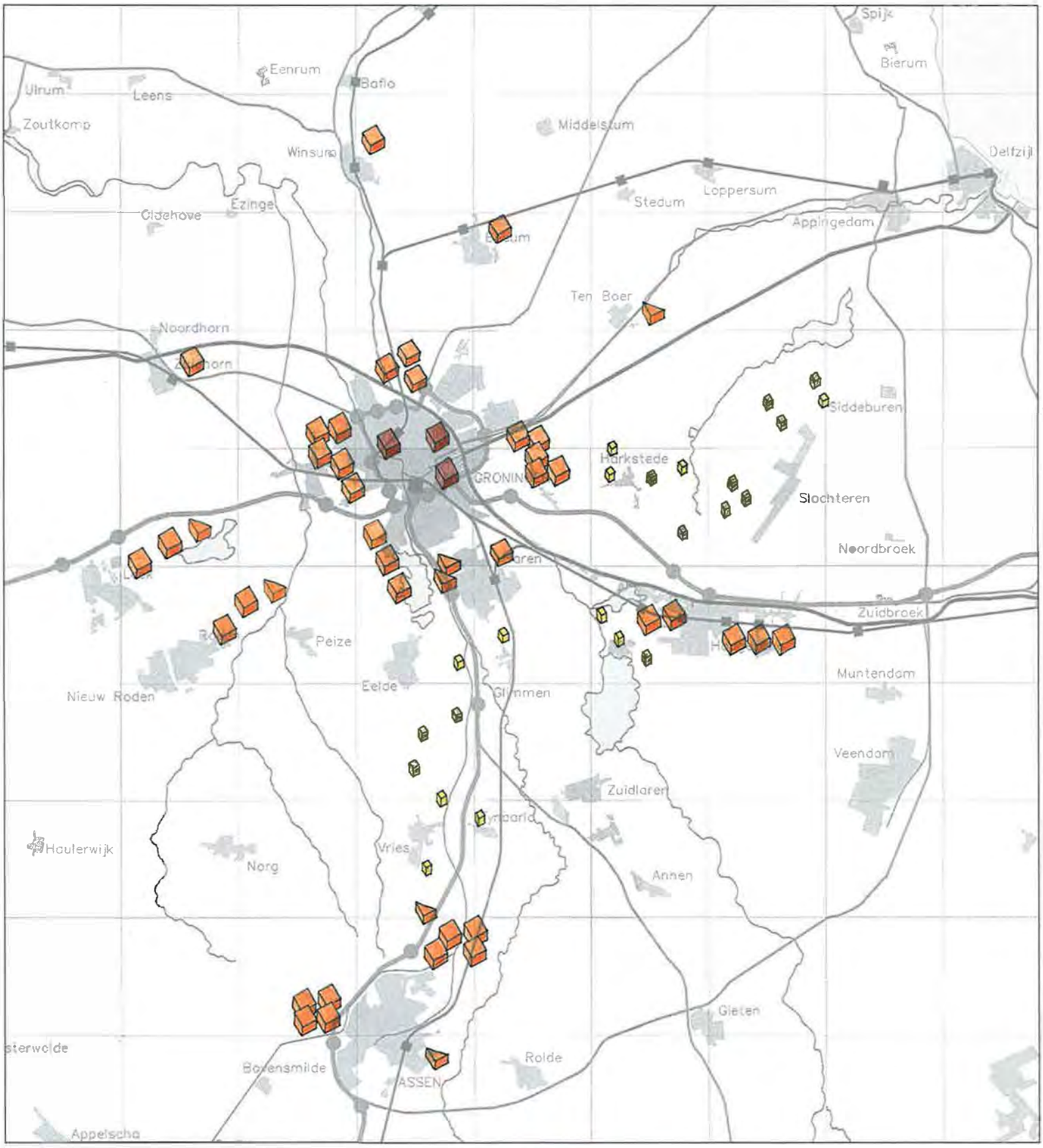
zandgebied

- dekzandlandschap
- beekdallandschap
- veenkoloniaal landschap



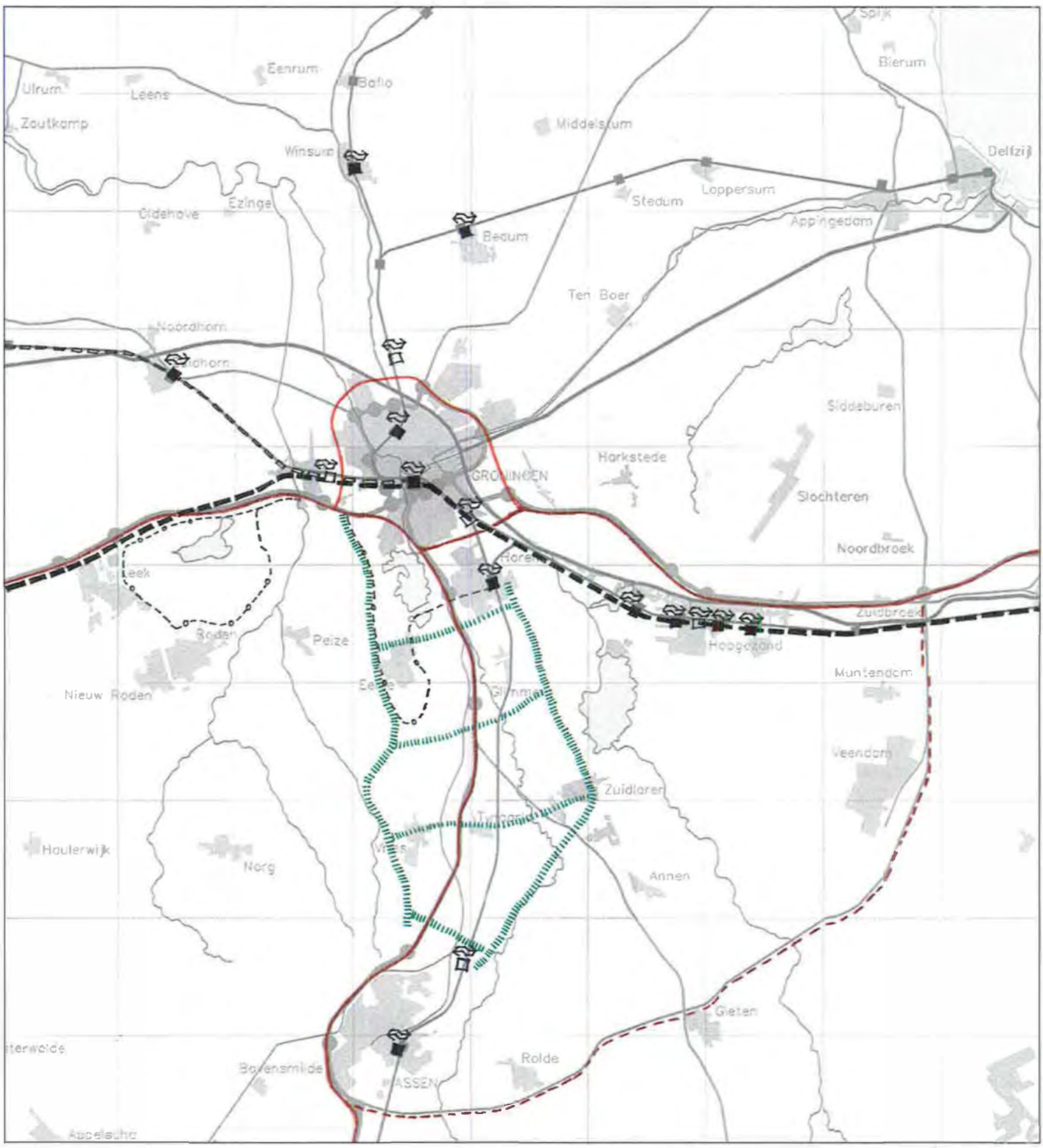
themakaart: watermachine

- berging oppervlaktewater in het grondwater
- opslag van water in ondiepe spaarbekkens
- opslag en winning van water in moerasmilieus
- circa 100 ha ruimtebeslag



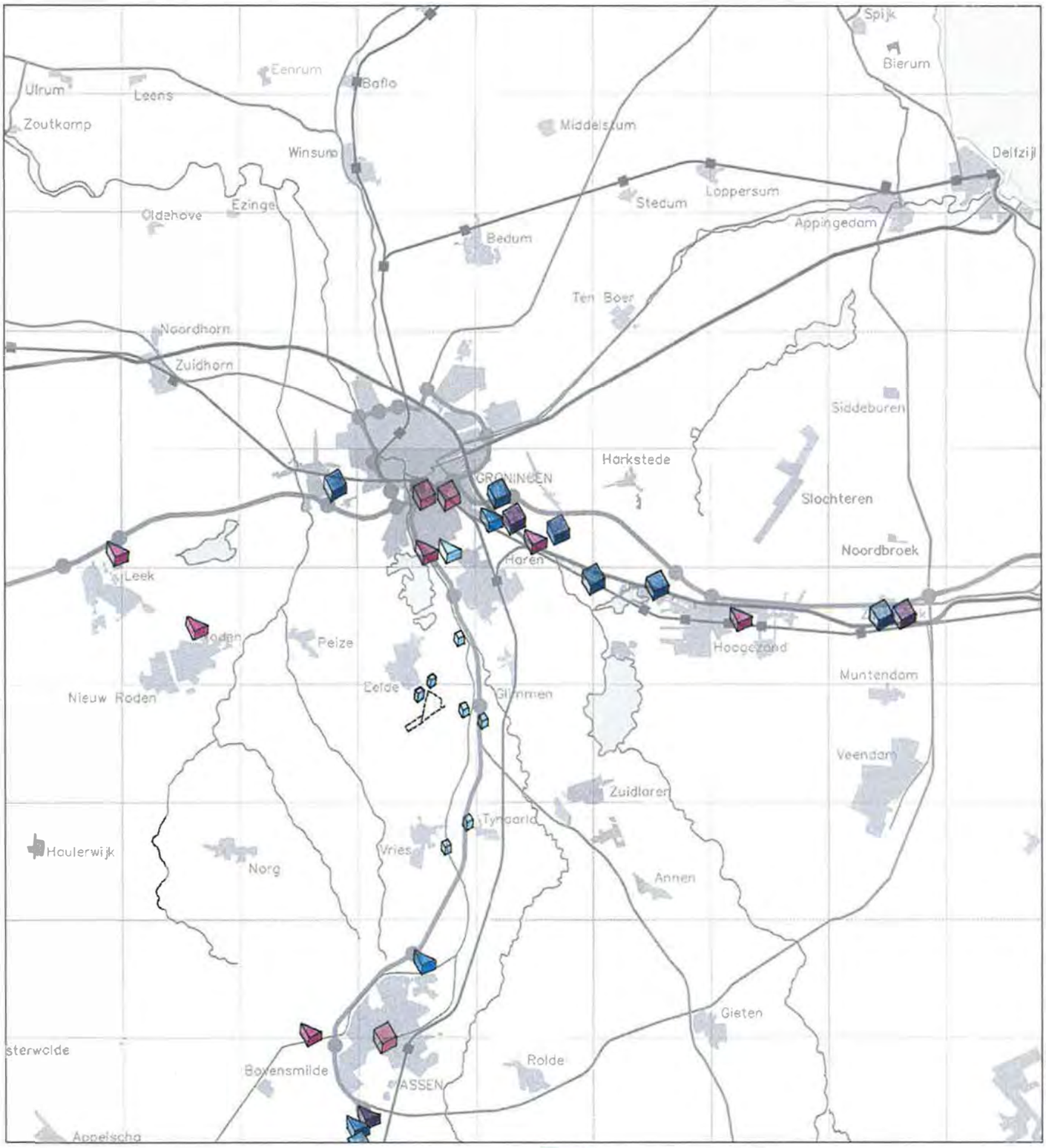
themakaart: volkshuisvesting

- vervanging hoogstedelijk 50 woningen per ha
- dichtheid 20 / 25 woningen per ha
- lage dichtheid 5 woningen per ha
- circa 50 ha ruimtebeslag
- circa 25 ha ruimtebeslag
- kleinschalige verspreide bebouwing



themakaart: infrastructuur

- nationale wegennet
- stedelijke ringweg
- verdubbeling regionale weg
- spoorverdubbeling
- te handhaven station
- nieuw station
- HSL
- HOV ring
- reservering 'parkway'



themakaart: bedrijvigheid

- kantoren
- toplocatie
- hoogwaardig
- grootschalig gemengd
- grootschalig detailhandel
- transport en distributie
- kleinschalig woninggebonden (niet op de kaart zichtbaar)
- circa 50 ha ruimtebeslag
- circa 25 ha ruimtebeslag
- kleinschalige verspreide lokaties

5.4 Tien woonlandschappen

In de regionale schets tekenen zich verschillende nieuwe woonlandschappen af. We onderscheiden er tien, die we vervolgens toelichten. De woonlandschappen zijn:

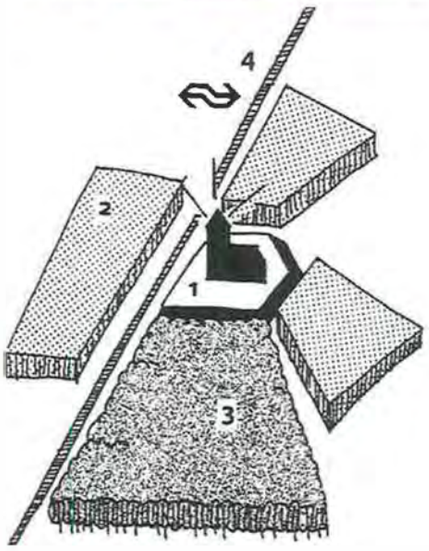
- Zuidhorn, Winsum, Bedum: Wierdenlandschap
- Slochteren: Borgenlandschap
- Groningen, west: Waterwijk
- Groningen, noord: Bastionwijk
- Groningen, oost: Boswijk
- Leek-Roden: Waterland
- Groningen-Eelde: Nieuwe Meer
- Hoogezand-Sappemeer: Bos- en Moerasland
- Groningen-Assen: Landgoederenlandschap
- Assen: Parkwijk

Elk woonlandschap wordt op twee bladzijden toegelicht. De eerste bladzijde geeft een korte typering van de actuele situatie aan de hand van een uitsnede van de topografische kaart en een karakteristieke foto. Een schema of doorsnede laat zien welke ontwerpprincipes een centrale rol spelen bij de nieuwe inrichting. De tweede bladzijde gaat verder in op de toekomst. Een uitsnede van de regionale schets toont de nieuwe topografie. Twee referentiebeelden geven een indruk van de sfeer van de nieuwe omgeving.
De tien nieuwe woonlandschappen worden in de regionale schets gesteld voor twee soorten bouwopgaven. Ten eerste de woonuitbreidingen in aansluiting op stedelijke gebieden: de Waterwijk, Bastionwijk en Boswijk bij Groningen en De Parkwijk bij Assen en ten tweede de woonuitbreidingen in het landelijke gebied. Voor alle tien woonlandschappen geldt echter dat stedelijke ontwikkeling hand in hand gaat met de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteiten.

Zuidhorn, Winsum, Bedum: Wierdenlandschap bestaande situatie

De dorpen in het Wierdenlandschap hebben een concentrische opbouw. Woonwijken met veelal een beperkte omvang liggen gegroepeerd rondom de oude, opgehoogde kern. De groenvoorzieningen zijn sober: oude bomen bij de kerk en statige wegbeplantingen. In sommige gevallen is er een dorpsbos.
In de regionale schets vormt het oude stramien van de dorpen het uitgangspunt. Nieuwe uitbreidingswijken krijgen een plaats rondom de oude kern. Openbare groenvoorzieningen maken hier een integraal deel van uit of hebben de vorm van een dorpsbos. De dorpen met een treinverbinding zullen het meest groeien: Zuidhorn, Winsum en Bedum. De kwaliteit van het wonen in de Wierdendorpen schuilt in de overzichtelijkheid, de goede (openbaarvervoer)-verbindingen met de stad en de voelbare aanwezigheid van een oud agrarisch landschap in de omgeving.





hoofdcomponenten Wierdendorp:

1 opgehoogde kern
2 woonwijk
3 dorpsbos
4 spoorlijn



spoorlijn Groningen-Zuidhorn



dorpsbos bij Ten Boer



Zuidhorn, Winsum, Bedum: Wierdenlandschap toekomstbeeld





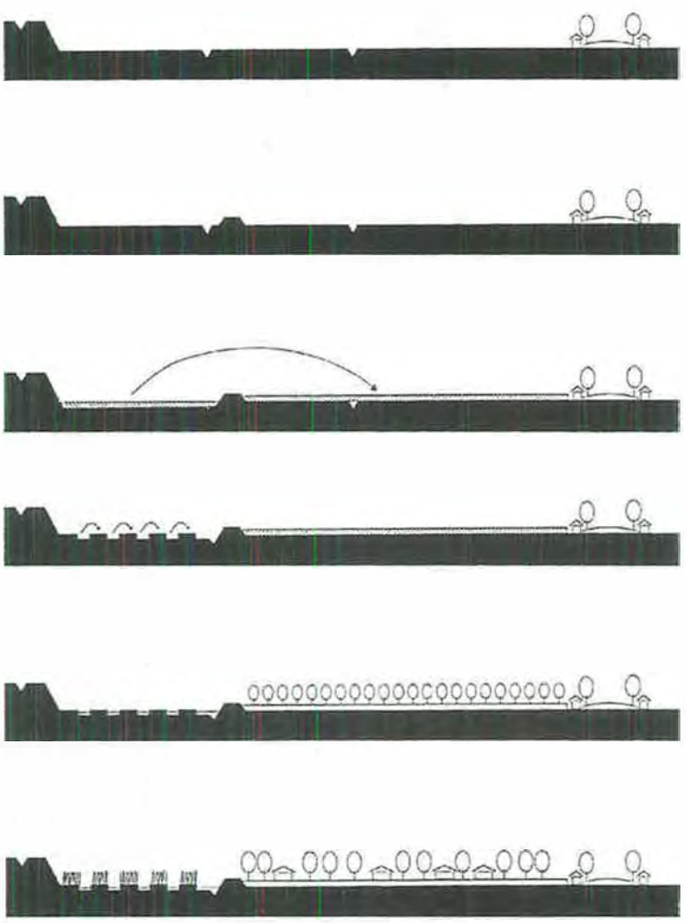


twee referentiebeelden

Slochteren: Borgenlandschap
bestaande situatie

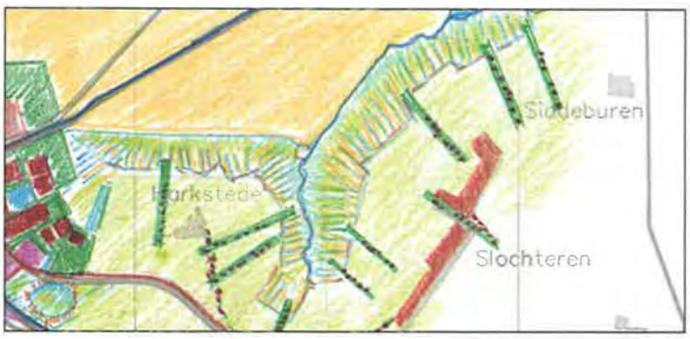


Het topografische beeld ten oosten van Groningen wordt gedomineerd door de oude ontginningsas Harkstede-Slochteren-Siddeburen met loodrecht daarop een opstrekkende verkaveling. Statige beplantingen en bebouwing geven de ontginningsas een besloten, intiem karakter. Vanaf de as steken lijnvormige beplantingselementen, waaronder een aantal borgen, ver het achterliggende gebied in.
Het voorstel voor het nieuwe Borgenlandschap behelst een gefaseerde ontwikkeling van woongebieden en nieuwe veen- en rietlanden. In de doorsnedes staan de verschillende ontwikkelingsfases weergegeven. Eerst wordt in de nieuwe natuurgebieden de teeltlaag, die te voedselrijk is voor een interessante vegetatie-ontwikkeling, verwijderd en opgebracht in brede cunetten loodrecht op de ontginnings-as. Vervolgens worden in de afgegraven delen stroken verder uitgediept, zodat het veraarde veen aan de oppervlakte komt. De grond wordt ernaast gedeponeerd in nieuwe legakkers. Dit wasbordpatroon wordt vervolgens overgelaten aan het vrije spel van wind, water en verlanding. De cunetten met teeltaarde worden ingeplant met bos. Zij vormen als het ware nieuwe borgen die zich voegen in het oude landschapspatroon. Na de kwetsbare beginperiode worden bouwkavels uit het bos gekapt. De bebouwingsdichtheid is zeer laag; circa 5 woningen per ha, vergelijkbaar met de dichtheid in het Landgoederenlandschap tussen Groningen en Assen. Tussen de borgen liggen landbouwgronden. Vanwege hun beschutte ligging en goede, relatief lichte bodem lenen zij zich uitstekend voor grove tuinbouwteelten. Een deel van het water dat in de natuurgebieden wordt opgevangen en vastgehouden, kan gebruikt worden als gietwater.
In de regioschets worden de contouren zichtbaar van een afwisselend landschap, opgebouwd uit borgen, tuinbouwvelden, natuurterreinen en monumentale beplantingen. Een landschap dat in de loop van de tijd uit kan groeien tot de 'tuin van Groningen'.



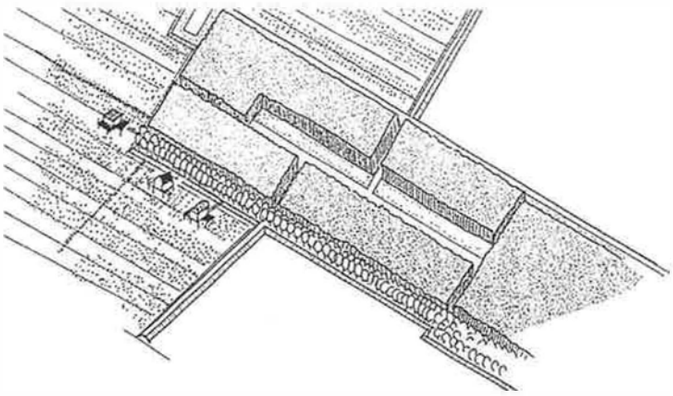


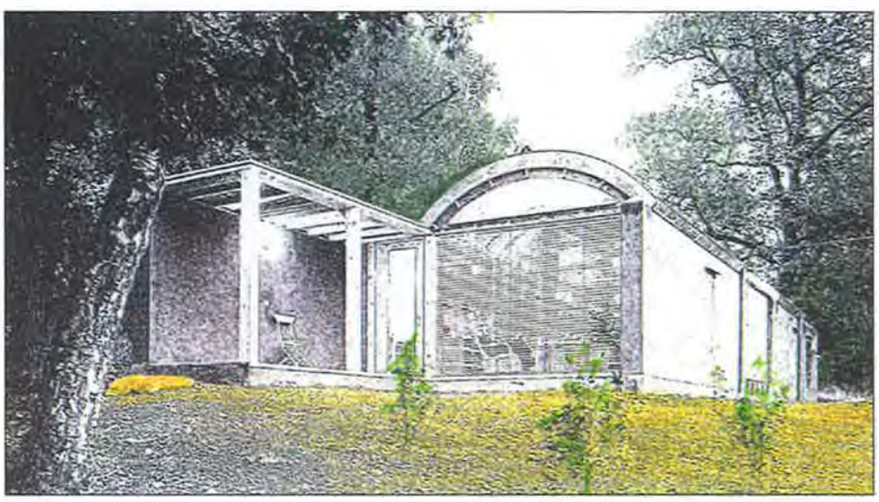
Fraeylemaborg, Slochteren



Slochteren: Borgenlandschap toekomstbeeld







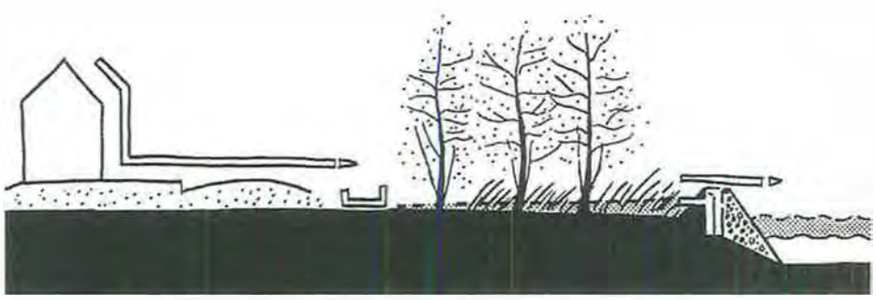


twee referentiebeelden

Groningen, west: Waterwijk
bestaande situatie



De scherpe grens tussen lege polders en stedelijke uitbreidingswijken is bepalend voor het beeld ten westen van Groningen. Een rommelige zone met industrie en vloeivelden verbindt Hoogkerk met de stad.
In de regionale schets vindt aan deze kant van de stad op de middellange termijn een stadsuitbreiding plaats. Waterelementen scheiden de nieuwe woonwijk van Hoogkerk en Leegkerk waardoor de dorpen als ruimtelijke eenheden herkenbaar blijven. De waterelementen, waaronder de oude vloeivelden, maken deel uit van een duurzaam stedelijk watersysteem van de nieuwe stadswijk. Dat betekent drie dingen: er wordt zorgvuldig omgegaan met het beschikbare water, vervuiling van het oppervlaktewater wordt zoveel mogelijk voorkomen en er is sprake van een groot zelfreinigend vermogen. Grote wateroppervlaktes, water- en moerasvegetaties die zorgen voor biologische zuivering en drassige infiltratievelden dragen bij aan de eigen identiteit van de wijk: de Waterwijk van Groningen. Een wijk die als het ware een stedelijke echo vormt van het nieuwe waterrijke gebied ten zuiden van de A7, in de beekdalen van het Eelder- en het Peizerdiep.



Een onderdeel van een duurzaam watersysteem

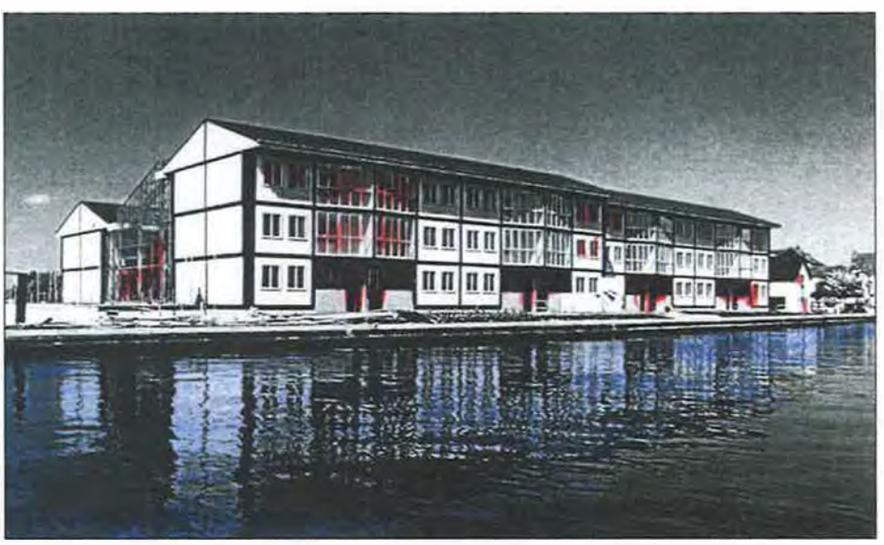


Hoogkerk



Groningen, west: Waterwijk toekomstbeeld





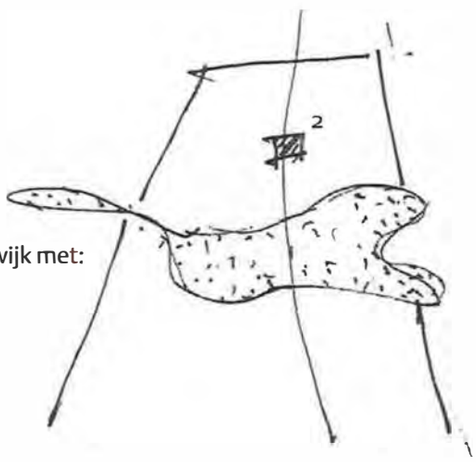


twee referentiebeelden

Groningen, noord: Bastionwijk
bestaande situatie



In de huidige situatie vormt het Van Starkenborghkanaal de ondubbelzinige scheidslijn tussen bebouwd en onbebouwd, tussen stad en land. Voor de lange termijn wordt in de regionale schets een nieuwe stadsuitbreiding voorgesteld die zich uitstrekt tot over het kanaal.
De nieuwe wijk vormt een vooruitgeschoven stedelijke post in het landelijke gebied. In het oosten grenst de wijk aan landbouwgronden en in het westen aan nieuwe natuurterreinen langs het Reitdiep. Opvallend zijn de heldere, duidelijk vormgegeven randen. In ruimtelijke zin ontstaat een haast middeleeuwse stadsrand, vergelijkbaar met de manier waarop de oude binnenstad van Den Bosch grenst aan het Bossche Broek. Binnen de nieuwe woonwijk is de laaggelegen zone in het huidige landschap, de Koningslaagte, aanleiding voor de vorming van een groene, openbare ruimte. De nieuwe woonwijk heeft bijzondere kwaliteiten. De Koningslaagte is er daar één van, net als het contrast tussen de stad en een oud, uitgestrekt landbouwgebied, een beeld dat in de loop van de volgende eeuw steeds zeldzamer zal worden. Langs de bestaande spoorlijn wordt een nieuw station gebouwd van waaruit snelle en frequente verbindingen worden onderhouden met de binnenstad.



Schema Bastionwijk met:
1 Koningslaagte
2 station



Van Starkenborghkanaal



Groningen, noord: Bastionwijk
toekomstbeeld





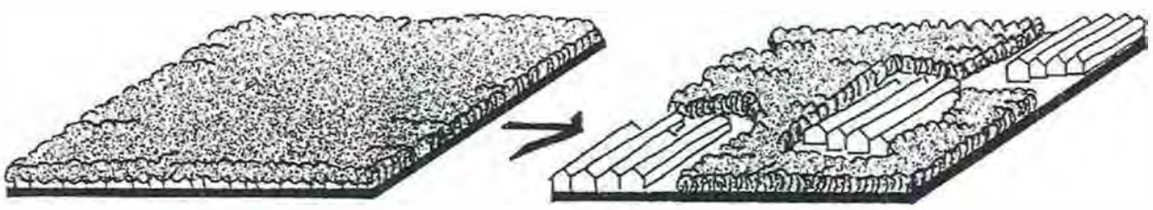


twee referentiebeelden

Groningen, oost: Boswijk
bestaande situatie

De aanleg van het Noorderbos tussen de woonwijken de Hunze en Lewenborg kan worden gezien als een eerste stap in de richting van een goed toegankelijk en herbergzaam buitengebied. In de regionale schets is het Noorderbos aanzienlijk uitgebreid en op de schaal gebracht van de hele oostkant van de stad. Er wordt uitgegaan van groene voorinvesteringen, waarbij de bosaanleg circa 20 jaar voorafgaat aan de woningbouw. Het grote voordeel hiervan is dat er bij de oplevering van de eerste woningen sprake is van een min of meer volwassen bos. Binnen de woonwijk zelf is de bosrijke omgeving voelbaar in royale laanbeplantingen en boomweides. Ruimtelijk vormen de bossen een schakel tussen de stad en het nieuwe Borgenlandschap.





Voorinvesteren in groen: nieuwe woningen kunnen zich vestigen in een groene omgeving



Noorderbos



Groningen, oost: Boswijk
toekomstbeeld





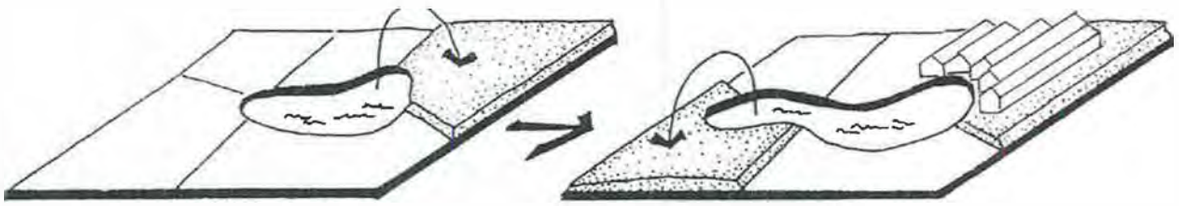


twee referentiebeelden

Leek-Roden: Waterland
bestaande situatie



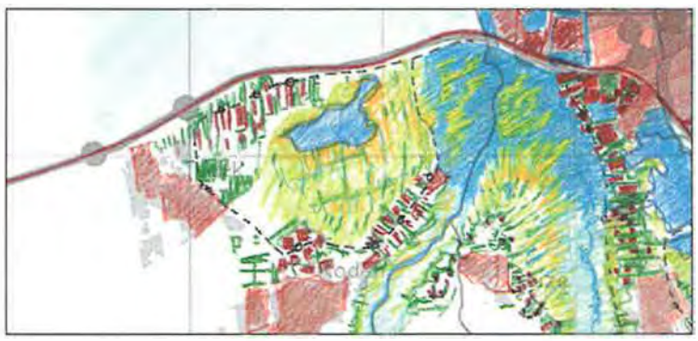
In de afgelopen jaren zijn Leek en Roden sterk gegroeid. Beide dorpen danken hun populariteit in belangrijke mate aan de combinatie van rust en goede autoverbindingen met Groningen. Het is echter duidelijk dat de dorpen steeds meer uit hun krachten dreigen te groeien, waardoor zij in zekere zin het slachtoffer worden van hun eigen populariteit.
Het plan schetst een alternatief voor de nu gangbare dorpsuitbreidingen. De centrale gedachte is de gelijktijdige ontwikkeling van een stedelijke ring en een nieuw natuurlandschap van circa 1500 ha in het midden van het gebied. De bestaande woonkernen worden onderling verbonden door een ringvormig openbaarvervoerstelsel maar houden elk hun eigen identiteit. In het middengebied worden aan de westkant nieuwe bossen aangelegd, die aansluiten op de aanwezige landgoederen in het gebied: Nienoord, Terheijl en Mensingebosch. Voor het overige bestaat het middengebied uit moeraslanden rondom het Leekstermeer. Het nieuwe landschap van bossen, natuurterreinen en open water biedt plaats voor verschillende woonvormen. De woonuitbreidingen met de hoogste dichtheid (circa 25 woningen per ha) liggen in de buurt van de openbaarvervoerlijn, terwijl in de richting van het middengebied de dichtheden afnemen. Werk met werk maken: het afgegraven zand uit het middengebied wordt gebruikt voor het bouwrrijp maken van de omgeving.



Werk met werk maken: het afgegraven zand uit het middengebied wordt gebruikt voor het bouwrijp maken van de omgeving.



Centrum van Roden



Leek-Roden: Waterland toekomstbeeld





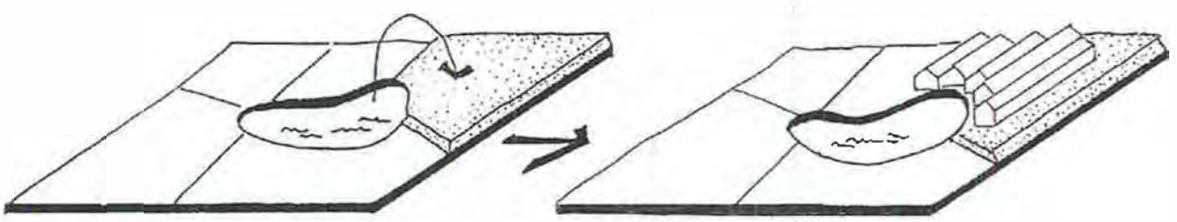


twee referentiebeelden

Groningen-Eelde: Nieuwe Meer
bestaande situatie

In de huidige situatie tekent de beboste en bebouwde Hondsrug zich scherp af tegen het open, lege polderlandschap langs het Eelderdiep. Op de overgang tussen beide landschapstypen wordt in de regionale schets een nieuw woongebied ontwikkeld. De westkant van dit woongebied grenst in de toekomst aan het meer in het beekdal van het Eelderdiep. Dit omvangrijke meer dat zich uitstrekt tot het beekdal van het Peizerdiep speelt een belangrijke waterconserverende rol in de 'watermachine'. De grond die vrijkomt bij het graven van het meer kan deels worden gebruikt bij het bouwrijp maken van de woonlocatie. De bebouwingsdichtheid van Nieuwe Meer wordt bepaald door de stedelijke opgave, waarbij de landschappelijke waarden uitgangspunten zijn.





Werk met werk maken: het afgegraven zand uit het nieuwe meer wordt gebruikt voor het bouwrijp maken van de omgeving.



Het Eelderdiep



Groningen-Eelde: Nieuwe Meer toekomstbeeld







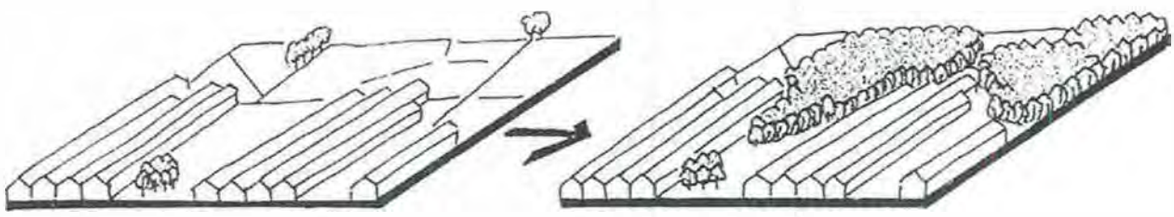
twee referentiebeelden

Hoogezand-Sappemeer: Bos- en Moerasland
bestaande situatie



Een band van infrastructuur in oost-westrichting met daartussen woonwijken, dat is het topografische beeld van Hoogezand-Sappemeer. De meest recente uitbreidingen liggen ten zuiden van de spoorlijn, grenzend aan het veenkoloniale gebied. Tussen de woonwijken en het omringende landschap bestaan echter weinig relaties.

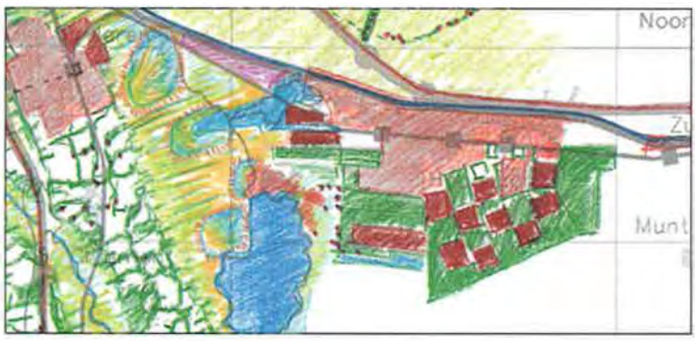
De eerste stap in de regionale schets betreft een betere landschappelijke verankering van de wijken. Daartoe worden twee nieuwe natuurlijke milieus toegevoegd: veenkoloniale bossen in het zuidoosten en zogenaamde zomerpolders in het beekdal van de Hunze. De bossen maken het landschap herbergzamer en vooral beter toegankelijk. De zomerpolders voegen een bijzondere biotoop toe aan het beekdal van de Hunze en spelen een belangrijke waterconserverende rol in de 'watermachine'. In ruimtelijke zin vormen zij schakels tussen het Foxholstermeer en het Zuidlaardermeer. De zomerpolders bieden -vergelijkbaar met uiterwaarden- in de winter een waterrijk beeld, terwijl in de zomer het beeld wordt gedomineerd door (drassige) graslanden. In de toekomst bieden de bossen en de zomerpolders een aantrekkelijke groene omgeving voor verdere woonuitbreidingen. Vergelijkbaar met de aanpak in de IJsselmeerpolders kunnen na de eerste omloop van de beplantingen delen in het bos worden uitgekapt en bebouwd.



Landschappelijke verankering van de woonwijken



Centrum Hoogezand-Sappemeer



Hoogezand-Sappemeer: Bos- en Moerasland toekomstbeeld

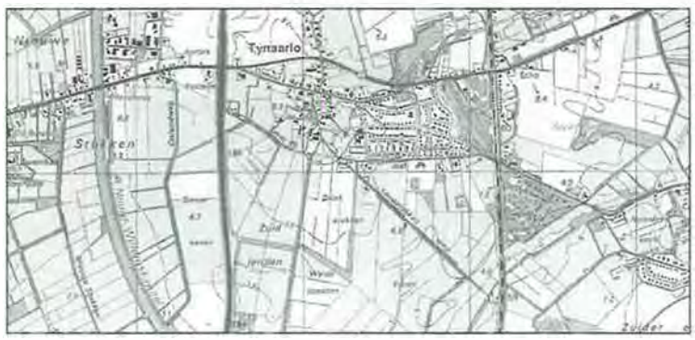




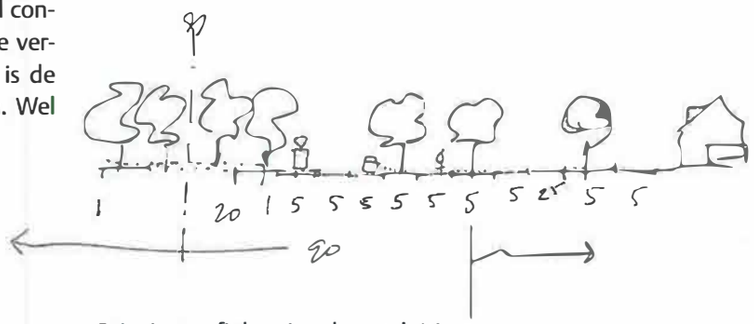


twee referentiebeelden

Groningen-Assen: Landgoederenlandschap bestaande situatie



Het gebied tussen Groningen en Assen is een geliefd woongebied. In de afgelopen jaren zijn veel esdorpen dan ook aanzienlijk uitgebreid en zijn boerderijen verbouwd tot burgerwoningen. Het wordt echter steeds duidelijker dat voor de toekomst deze aanpak geen oplossingen biedt.
In de regionale schets wordt een alternatief gegeven om aan de blijvende vraag naar woningen tussen Groningen en Assen te voldoen. Nieuwe woningen krijgen niet als vanzelfsprekend een plaats in woonwijken aansluitend op de bestaande dorpen, maar kunnen ook in het landelijke gebied gebouwd worden. Voorwaarde is wel dat de bouw gepaard gaat met de aanleg van nieuwe bos- of natuurgebieden. Een regeling die hier toegepast kan worden is die van de 'nieuwe landgoederen'. In deze regeling mag in een nieuw natuurterrein van tenminste 5 ha een deel van ten hoogste 5000 m2 worden gebruikt als erf voor nieuwe woon- of werkbebouwing. Uiteraard kan het nieuwe natuurterrein, evenals de bebouwing, nog vele vormen aannemen. Het kan gaan om een bos, een heideterrein of om rietlanden. De bebouwing kan variëren van een enkel woonhuis tot een appartementencomplex, en van een congrescentrum tot een laboratorium. De uitdaging is om nieuwe landgoederen te ontwerpen die een verrijking betekenen van het oude Drentse cultuurlandschap.
Eén van de problemen bij een dergelijke vorm van verspreide verstedelijking is de grote verkeersbelasting van de aanwezige plattelandswegen. Het voorstel is dan ook om in de loop der tijd te komen tot een parallelle structuur van regionale wegen, met daartussen dwarsverbindingen. Deze zogenaamde ontsluitingsladder zal congestie in het gebied moeten voorkomen en met zijn efficiënte verkeersafwikkeling bijdragen aan de rust in het gebied. Het is de bedoeling de ontsluitingsladder stapsgewijs te ontwikkelen. Wel worden in een vroeg stadium ruimtereserveringen gedaan.



Principeprofiel regionale ontsluitingsweg



Woonwijk in Vries



Groningen-Assen: Landgoederenlandschap toekomstbeeld







twee referentiebeelden

Assen: Parkwijk
bestaande situatie



De stedelijke uitbreiding ten noorden van Assen kan worden gezien als een gecomprimeerde versie van het nieuwe landgoederenlandschap tussen Groningen en Assen. Er is een zodanige bebouwingsdichtheid dat er een draagvlak ontstaat voor een NS-station. Dit nieuwe station ligt centraal in de wijk en onderhoudt goede verbindingen met het centrum van Assen.
De groenvoorzieningen bevinden zich hoofdzakelijk langs het wegenpatroon voor zowel langzaam als snelverkeer. Het ontsluitingsnetwerk voegt zich op 'Keynesiaanse' wijze in de topografie van het landschap. Aanwezige houtsingels en boselementen worden gespaard en opgenomen in de nieuwe groenstructuur van de wijk. Dat geldt ook voor de oude escomplexen.



Een stedenbouwkundig plan van Milton Keynes, geënt op het oorspronkelijke landschap



Assen: Parkwijk toekomstbeeld

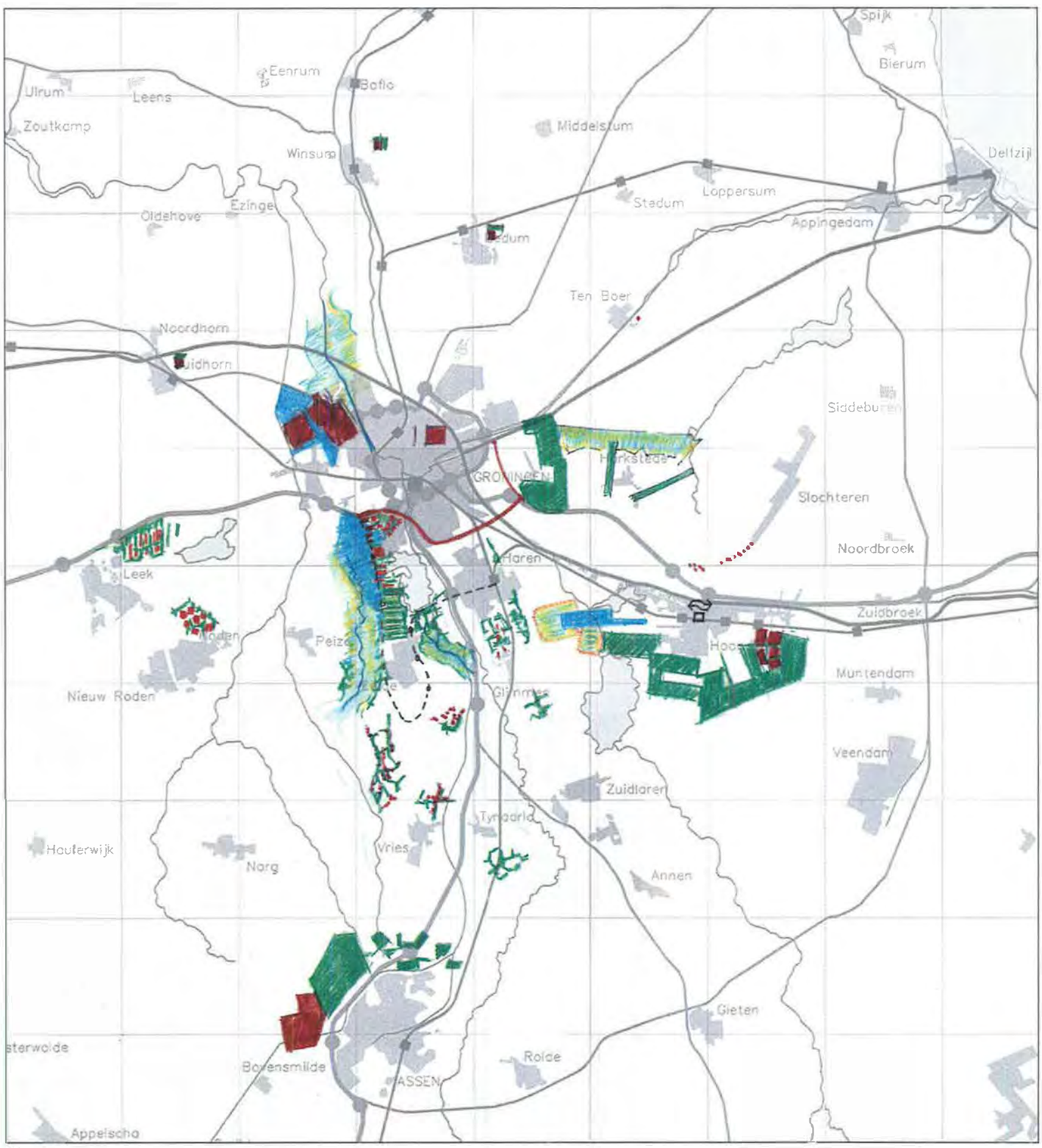




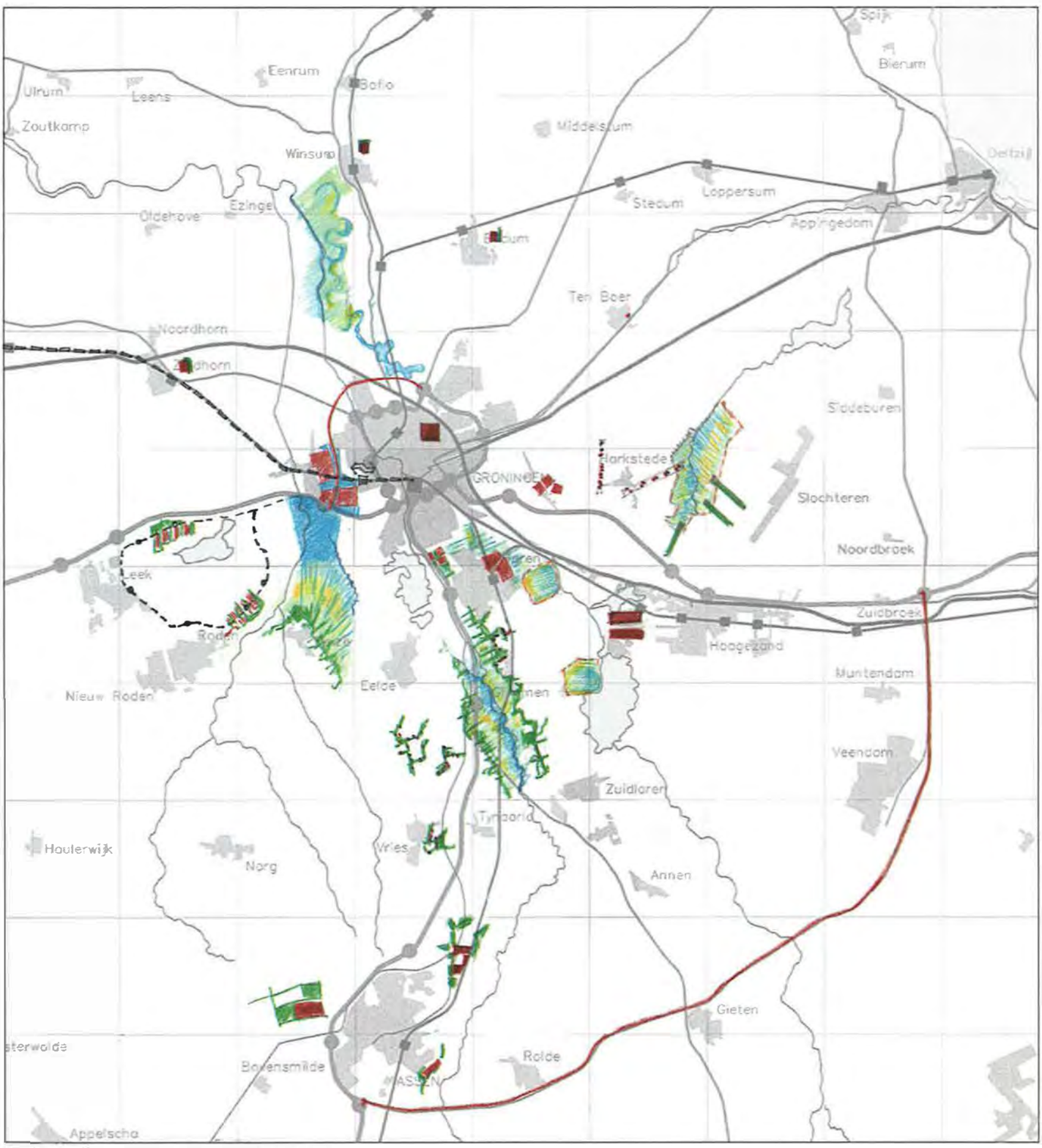


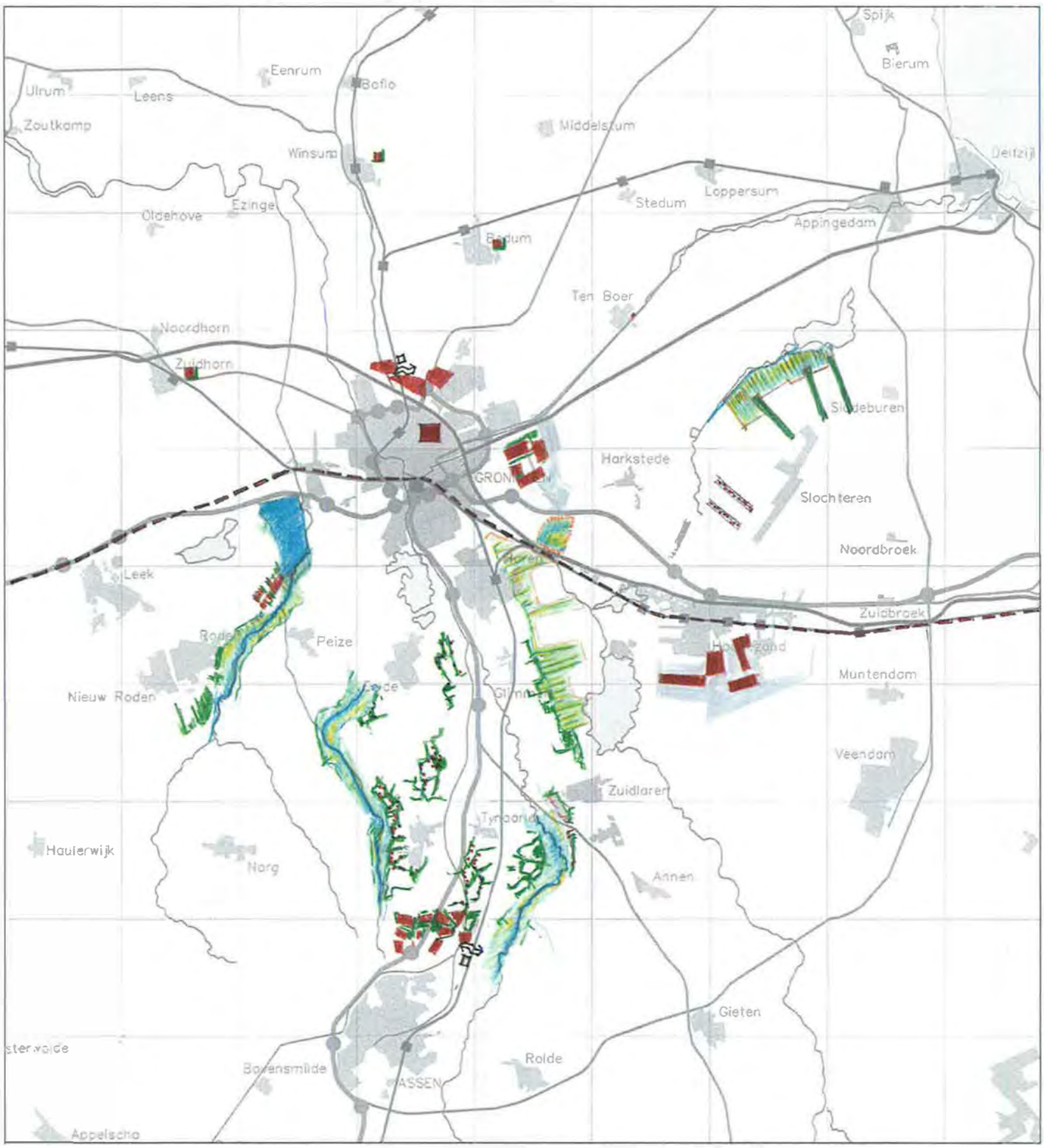
twee referentiebeelden

Fasering
fase 1: interventies tot 2010



Fasering
fase 2: interventies 2010 tot 2020




Spijk
Bierum
Eenrum
Ulrum
Leens
Bofio
Zoutkamp
Middelstum
Winsum
Delfzijl
Loppersum
Stedum
Oldehove
Ezinge
Appingedam
Ten Boer
Noordhorn
Zuidhorn
Slochteren
Harkstede
Noordbroek
Leek
Zuidbroek
Peize
Muntendam
Nieuw Roden
Veendam
Zuidlaren
Hauterwijk
Norg
Annen
Gieten
Rolde
Bovensmilde
Appelscha

5.5 Fasering

De regioschets geeft een perspectief van het gebied zoals dat rond 2030 gerealiseerd zou kunnen zijn. Tussen nu en 2030 worden de nodige interventies in het landschap voorzien en worden er nieuwe woon- en bedrijvenlocaties ontwikkeld. Naast het schetsen van een aantrekkelijk eindbeeld, is een beschrijving van de route die moet leiden tot dat eindbeeld een wezenlijke component van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting. Om een routebeschrijving te kunnen opstellen worden er twee tussenstations en een eindstation benoemd. De tussenstations zijn de jaartallen 2010 en 2020, het eindstation het jaar 2030.
Het is daarbij van belang om ten opzichte van het bestaande beleid in te spelen op de ontwikkelingen zoals die in de regioschets zijn neergelegd. Met andere woorden, alle activiteiten vanaf nu worden beoordeeld in het licht van de regiovisie en indien strijdig gestopt.
De eerste periode, van nu tot 2010, lijkt nog enigszins te overzien. Daarna wordt voorspellen moeilijker, en zal realisatie van de regioschets afhankelijk worden van een consequent volgehouden bestuurlijk handelen. Het is daarom relevant te bepalen wat de eerste interventies moeten zijn en of er logica te ontdekken valt bij een tijdsvolgorde. Welke tijdrovende voorinvesteringen zijn nodig om tot een kwalitatief acceptabel niveau uit te groeien en welke ingrepen leveren meteen rendement op? De fasering wordt ook bepaald door het in alle fasen aan kunnen bieden van gedifferentieerde woon- en werkmilieus. De sturing van het marktmechanisme op regionale schaal moet daarbij zodanig worden gehanteerd dat Groningen-stad en regio complementair en niet concurrerend ten opzichte van elkaar functioneren. Het primaat van Groningen-stad staat daarbij voorop. Het is van belang dat er zo snel mogelijk wordt geïnvesteerd in de verhoging van de basiskwaliteiten aan de oost- en de westkant van de stad Groningen. Hoewel in deze fasering naar deze logica is gezocht, moet toch ook bedacht worden dat de fasering zeer indicatief is en in een aantal gevallen wellicht meer vragen oproept dan beantwoordt: de schetsen verbeelden dan ook de zoekrichting en zijn nog niet een uitgekristalliseerde regionale structuurschets. De intentie van de fasering staat echter overeind en daarover moeten zo snel mogelijk bindende afspraken worden gemaakt.
Er kan vanzelfsprekend wel sprake zijn van een stimulerende ontwikkeling van buitenaf. Daarbij moet vooral gedacht worden aan de Eemshaven en eventueel de ontwikkelingen bij Veendam. Als aan deze voorwaarde niet wordt voldaan, zal het effect van deze compacte ontwikkeling ernstig worden aangetast.

Algemeen gezien is het bij de fasering van de ontwikkeling van werklocaties belangrijk dat er op ieder moment een voldoende gedifferentieerd aanbod beschikbaar is. Er moet ingehaakt kunnen worden op ontwikkelingen die zich plotseling voordoen.

Fase 1: 2000 – 2010

De woningbouwlocaties die in deze periode tot ontwikkeling komen sluiten logischerwijze nauw aan bij de ideeën die nu leven en bij gebieden die op dit moment in voorbereiding worden genomen. De thema's voor de verschillende woonlandschappen geven de huidige plannen een extra accent:

- het westelijk deel van de stad Groningen is een duidelijke waterstad geworden;
- de woonontwikkeling tussen Groningen en Eelde wordt ingebed in landgoedachtige structuren en in de waterrijke, moerassige landschappen die in de westflank gelijktijdig tot ontwikkeling komen, gestart wordt in de richting van Eelde, in het gebied tussen het omgelegde Eelderdiep, de Groningerweg en in de richting van het Elsburger Onland. Voor een meer exacte plaats en capaciteitsbepaling van de overige te ontwikkelen locaties aan de zuidflank wordt voorgesteld een afweging plaats te laten vinden in het kader van een op te stellen interprovinciaal streekplan.
- de woningbouw bij Leek en Roden sluit aan op de bestaande kernen en landgoederenband;
- de kernen in het noordelijk kleigebied bouwen ongeveer 1/3 deel van hun quotum;
- Hoogezand bouwt vooral in het oostelijke deel van de kern, terwijl Assen zich zal concentreren op een uitleg naar het westen.

In deze eerste fase komen wonen en water vooral tot ontwikkeling omdat de verschillende elementen van dergelijke woonmilieus gelijktijdig ontwikkeld kunnen worden. Anders ligt dit voor wonen in bos.
Over het algemeen heeft bos een ontwikkelingsperiode nodig van ±20 jaar om de stakenfase te ontgroeien. Daarom worden de bosgebieden van de toekomstige boswoonlandschappen vooral in deze fase aangelegd om in de laatste fase bewoond te worden.
Van de watermachine wordt van drie belangrijke locaties steeds de kern ontwikkeld:

- het oostelijk deel van de plas en het moerasgebied bij Eelde-Peize inclusief afronding van terreinaankopen en herinrichting van de aansluitende beekdalen;
- het Hunzemoeras zal zich meer concentrisch ontwikkelen vanuit een centraal Foxholmeer.

De infrastructurele werkzaamheden concentreren zich vooral rond de stad Groningen. De zuidelijke ring in de snelweg wordt gerealiseerd en het grootste deel van de noordelijke stadsring wordt aangelegd.

Fase 2: 2010-2020

De landschappelijke ontwikkelingen bouwen voort op die van de eerste fase. Het accent ligt in deze periode meer op de ontwikkeling van de moeras- en grazige gebieden.

In de westelijke stadsflank van Groningen verandert het karakter: van industrieterreinen naar woongebied. Deze operatie zal grote inspanningen vergen. Het is de opzet om bij de feitelijke ontwikkeling van de woonlocaties langs de stad eerst de westkant af te ronden.
De verdere groei van Leek en Roden rechtvaardigt de aanleg van een HOV-ring. De woonontwikkeling bij Hoogezand reageert op de waterrijke milieus in het westen. De eerste mogelijkheden ontstaan om in het in een eerder stadium aangeplant bos woongebieden te ontwikkelen. Assen rondt de westelijke uitbreidingslocatie af en richt zich op het noorden. In deze fase wordt de verdubbeling Assen-Zuidbroek gerealiseerd.
Afrondende grondaankopen in de beekdalen en herinrichtingswerkzaamheden schuiven stroomopwaarts.

Fase 3: 2020-2030

In deze fase overheerst de afronding van de interventies zoals aangegeven in de regioschets. De plannen voor Groningen-noord komen in deze fase aan de orde. Natuurontwikkeling in de Reitdiepzone kan de ontwikkeling van het stedelijk bastion aan de noordkant van de stad begeleiden. In de planning dient rekening te worden gehouden met de mogelijkheden en capaciteiten van de locaties welke door voorinvesteringen aan de oost en westzijde van de stad Groningen zijn ontstaan. Derhalve wordt voorgesteld dat de noodzaak tot ontwikkeling van de noordzijde van de stad mede in dit kader worden beoordeeld.
De watermachine functioneert nu in volle omvang. Woonlocaties gekoppeld aan de bosgebieden komen in deze fase aan bod. (Gro-

ningen Middelbert, Hoogezand en Assen-Noord). Roden bouwt aan het centrale meer. De HSL wordt aangelegd op een zelfstandig spoor, aangezien de trein in Groningen-stad zal stoppen gaat de HSL bij de stad over het bestaande spoor.

5.6 Planeconomie

De financieel-economische beschouwingen van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting moeten worden geïnterpreteerd in het licht van een integrale planontwikkeling. In deze planontwikkeling wordt een aantal belangen aan elkaar gekoppeld: wonen, de economie/werkgelegenheid, conservering van het landschap en de mobiliteit tussen wonen, werken, recreëren en -met name de stedelijke- voorzieningen.

De volgende categorieën worden onderscheiden:
- aanleg van werken in het kader van een grondexploitatie, met name woon- en bedrijfsgebieden met de direct daaraan verbonden voorzieningen;
- aanleg van werken voor rail- en buslijnen, doorgaans worden deze door de betreffende openbaar vervoersbedrijven geëxploiteerd;
- hoofdinfrastructuur, zoals snelwegen en waterwegen, door het Rijk aangelegd (en beheerd);
- landschappelijke ontwikkelingen, dikwijls met behulp van overheidsgelden gefinancierd.

Van een aantal onderdelen moet de plan-economische benadering als zoekrichting worden beschouwd, dit vooral met betrekking tot de benodigde bijdragen door diverse ministeries en eventuele Europese fondsen in deze context. Een eerste vorm van vooroverleg heeft plaatsgevonden.

5.6.1 Grondexploitatie

In de zoekrichting is een indicatieve, zeer globale verdeling van de aantallen woningen over de regio gemaakt. Op basis hiervan is per gemeente globaal onderzocht wat grondexploitatief de effecten hiervan zullen zijn. Zonder per locatie in details te treden, zijn voor alle locaties een aantal aannames en uitgangspunten gehanteerd, te weten:
- een normale cashflow met rente- en inflatieëffect, horend bij een uitvoeringswijze, waarbij de investeringen ten opzichte van de tijdstippen van gronduitgifte zo laat mogelijk worden gedaan;
- stabiele rente- en inflatie-effecten; respectievelijk 8,5 en 3%, binnen de afzonderlijke grondexploitatieberekeningen;
- de beschouwde periode in de totale productie van bouwrijpe grond van 55.000 woningen: van heden tot en met het jaar 2030;
- gemiddeld circa 11% extra ruimte gereserveerd en ingericht voor bovenwijks/recreatief groen, direct toegerekend aan de woongebieden;
- een bijdrage van circa 1 miljoen gulden per jaar door het ministerie van VROM in de grondexploitatie van stedelijk gebied; vernieuwing en vervanging;
- geen tot minimaal concurrentieëffect bij de verkoop van bouwrijpe grond, zowel bij uitgifte van grond voor woning- als voor bedrijfsdoeleinden;
- een prijsverhogend effect door invloed van grondspeculaties van particulieren is minimaal;
- de uitgifte van gronden voor niet-woningbouwdoeleinden tegen commerciële prijzen.

Uit de financieel-economische analyses komt een zeer omvangrijke omzet in de grondexploitatie naar voren als gevolg van het te realiseren programma. Deze omzet ligt in de orde van grootte van 5 miljard gulden. Als er wordt uitgegaan van een regionale aansturing van de geldstromen die door het project gegenereerd worden, is een sluitende exploitatie mogelijk. Een belangrijk instrument is een te creëren fonds, bedoeld voor het leveren van een bijdrage in diverse voorfinancieringen. Bestemmingen voor dit fonds zijn het vergroten van de basiskwaliteiten van de stadsrandlocatie bij Groningen, de aanleg van de hoofdinfrastructuur, voorzieningen voor het openbaar vervoer en landschapstransformatie. Zeer waarschijnlijk moet hiervoor vreemd vermogen worden aangetrokken, tenzij er een fonds wordt opgericht dat bij de oprichting door de samenwerkende gemeenten en provincies een startkapitaal wordt meegegeven.

5.6.2 Voorzieningen voor openbaar vervoer

De kosten van de voorzieningen voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zijn, los van de keuze van het type HOV, globaal begroot voor de werken die geprojecteerd zijn in de periode van 2010 tot 2030. Alleen de kosten voor de tracés zijn in beschouwing genomen, niet de aanleg van stations, installaties, materieel en dergelijke. Die kosten worden verondersteld zonder meer tot de 'eigen exploitatie' van het vervoersbedrijf te behoren.

Er kan overwogen worden om, in het kader van het aantrekkelijker maken van de nieuwe bouwlocaties, de rentekosten van voorinvesteringen te financieren uit omslagen van de woning- en bedrijfsgebieden (een zo te vormen fonds). Deze rentekosten kunnen van eenzelfde orde van grootte zijn, uiteraard afhankelijk van de rentestand en de lengte van de periode van voorinvesteren. Een HSL-lijn wordt verondersteld in 'eigen exploitatie' te worden aangelegd.

5.6.3 Hoofdinfrastructuur

Aanleg van nieuwe infrastructuur is een belangrijke kostenpost voor het project. Hiervan wordt een groot deel ingenomen door de aanleg van de zuid-tangent aan de zuidkant van de stad Groningen. Het is wenselijk om op dit tracé twee tunneltrajecten op te nemen, namelijk tussen de A7 en A28 aan de zuid-westkant van de stad en tussen Haren en Groningen. De dekking van de betreffende kosten moet volledig bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden gezocht. Daarnaast zijn omvangrijke investeringen noodzakelijk voor:
- een stedelijke ringweg om de noordelijke rand van de huidige stad Groningen;
- opwaardering van de bestaande infrastructuur in de vorm van parkways in de band Assen -Groningen;
- een verdubbeling van de verbinding tussen Assen en Zuidbroek.

5.6.4 Landschapstransformaties

Op de plankaart komen verschillende landschappelijke ingrepen voor die min of meer in het verlengde liggen van de lopende activiteiten van het huidige beleid. De voorgestelde landschapstransformaties worden nu echter in een regionaal perspectief geplaatst, gecombineerd met:
- wonen;
- waterwinning;
- landschapsconservering;
- tendens in de landbouw.

Een van de doelen van de investeringen in waterrijke milieus en bosaanplant is om ten westen en ten oosten van de stad Groningen de toekomstige woongebieden aantrekkelijk te maken, zodat ze goed kunnen concurreren met woonlocaties aan de zuidkant van de stad. Bovendien ontstaan er meer mogelijkheden om de woon-ontwikkelingen in het Drentse landschap te consolideren zonder de

behoefte in de woningmarkt al te zeer geweld aan te doen. Ook wordt de mobiliteit tussen wonen, werken, recreëren en voorzieningen geoptimaliseerd.

De transformaties bestaan voornamelijk uit bosaanplant, moerasvorming en het creëren van oppervlaktewater door enerzijds het keren van water dat van hoger gelegen delen afstroomt en anderzijds door middel van ontgravingen.

Een deel van de voorgestelde landschappelijke ingrepen wordt al in het kader van de lopende goedgekeurde projecten uitgevoerd. De dekking daarvoor is reeds gevonden.

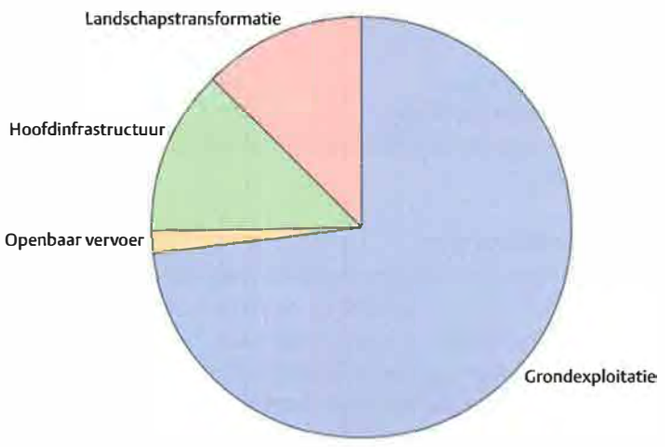
Gezien de werkwijze van het ministerie van Landbouw en Visserij en de inschatting dat de belangen van de landschapstransformaties passen binnen de beleidsstrategie, wordt verondersteld, dat er een voldoende dekking van de kosten kan worden gevonden.

Op het ogenblik vindt er bosaanplant plaats op particulier initiatief door landbouwbedrijven. Het ministerie van Landbouw en Visserij levert daarbij een sterke bijdrage. Het betreft hier dus zogenaamd duurzaam bos. Als in het kader van een regionaal plan op specifieke locaties aan bosaanplant wordt gedacht, kan mogelijk een manier worden gevonden om dit met dezelfde gelden te financieren, eventueel in bijzondere gevallen aangevuld met EG-fondsen voor de hierbij noodzakelijk bedrijfsverplaatsingen.

Bij het creëren van de watermachine kan ook dekking worden gevonden bij het betreffende waterleidingbedrijf. Het Nationaal Groenfonds kan een rol spelen in het zoeken naar vormen van leningen of (voor-)financiering.

5.6.5 Risicofactoren en beïnvloeding

Als de financiële risico's afhankelijk worden gesteld van de omzet binnen de hoofdfinancieringsvormen Grondexploitatie, Openbaar vervoer, Hoofdinfrastructuur en Landschapstransformatie, verhouden ze zich als volgt:



De kosten moeten worden gedekt door opbrengsten uit gronduitgifte, baatbelastingen, vereveningsfondsen en bijdragen van hogere overheden tot op Europees niveau (via allerlei vormen van belasting).
Er moet wel rekening worden gehouden met onzekerheden, omdat niet kan worden voorzien hoe verschillende factoren zich zullen ontwikkelen in de termijn tot 2030:
- rente en inflatie;
- marktwaarde van de grond, zowel maagdelijke als bouwrijpe grond;
- milieukosten;
- prijsverhoging bij grondverwerving als gevolg van particuliere grondspeculaties;
- kosten voor archeologie;
- verloop van de groei dan wel afname van de bevolking;
- groei dan wel afname van de behoefte aan woningen en voorzieningen;
- landelijk politiek beleid en overheidsmaatregelen ten aanzien van geleide economie;
- landelijk politiek beleid en overheidsmaatregelen ten aanzien van het reguleren van bedrijvigheid en werkgelegenheid;
- bereidheid van overheden tot het beschikbaar stellen van financiële middelen.

Er zijn ook factoren binnen de regio die gestuurd en geoptimaliseerd kunnen worden, zoals:
- grondprijzen die, als belangrijkste bron van opbrengsten, kunnen worden beïnvloed door een evenwichtige productie van bouwrijpe grond in de regio, het voorkomen/beperken van concurrentie;
- voorkeursrecht bij de verwerving van gronden, zoveel mogelijk maken van de wettelijke mogelijkheden;
- vroegtijdig betrekken van subsidiënten bij de uitwerking van de plannen.

De volgorde van aanleg van bijvoorbeeld belangrijke infrastructurele werken wordt aangegeven in paragraaf 5.5. Fasering is essentieel voor het welslagen van de ontwikkelingsstrategie. Veranderingen hierin kunnen grote risico's oproepen.
De bedragen die in dit hoofdstuk genoemd worden, zijn gebaseerd op de bouw van 55.000 woningen en 1000 ha bedrijfsterrein tot het jaar 2030. Voor de interpretatie van de toe- of afnemende jaarlijkse behoefte aan woningen en bedrijven kan men in plaats van een gefixeerde lengte van de periode met een groter of kleiner aantal woningen, misschien beter uitgaan van een gefixeerd aantal woningen waarbij de periode korter respectievelijk langer is. Bij hogere jaarlijkse productie van bouwrijpe kavels – door een grotere behoefte- zal door hogere marktwaarde en kortere looptijden van de exploitatieperioden grondexploitatief een beter beeld worden verkregen.
Door een toenemende schaarste aan grond in Nederland mag worden verwacht dat de grondprijzen relatief meer zullen toenemen dan de gemiddelde kosten van levensonderhoud. Gezien de lange termijn planning wordt verondersteld dat deze situatie ook voor Noord-Nederland gaat gelden. Een gunstig effect daarvan wordt naar verwachting weer teniet gedaan door de eveneens stijgende verwervingskosten.
N.B. Bij deze opzet is geen rekening gehouden met bodemsaneringsproblematiek.

5.6.6 Beheer

Het beheer van openbare voorzieningen is bij overheden ondergebracht. De kosten worden direct of indirect door diverse belastingen gefinancierd. De beheerskosten bestaan uit periodieke kosten van klein onderhoud, jaarlijkse lasten, kosten van groot onderhoud en vervangingskosten. Voor de twee laatste worden doorgaans jaarlijks reserveringen gedaan of worden jaarlijks budgetten over de (vele) objecten verdeeld.

Hoe de beheerskosten worden geoptimaliseerd is afhankelijk van het soort object. Duidelijk is dat de onderhoudskosten sterk afhangen van de kwaliteit van de uitvoering en duurzaamheid van de materialen, oftewel de aanlegkosten en de vervangingskosten.
De verantwoordelijkheid voor de aanleg en het beheer ligt doorgaans niet bij dezelfde instantie of dienst. Het is daarom belangrijk dat er goede afspraken worden gemaakt.

Het beheer van de watermachine kan naar verwachting gedeeltelijk worden ondergebracht bij het waterleidingbedrijf. Het beheer van de overige gebieden waarop natuurontwikkeling heeft plaatsgevonden wordt ondergebracht bij de daarvoor geëigende instanties. Gedacht wordt aan Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en de provinciale landschappen.

5.6.7 Organisatie

Behalve voor een nadere uitwerking van een regionaal plan is voor de financieel-economische verantwoording en afwikkeling een hechte en duurzame samenwerking onontbeerlijk. Uit de koppeling van de landschappelijke waarden met de meest gewenste locaties voor wonen, voorzieningen en bedrijven volgt, dat er op grote schaal voorinvesteringen moeten worden gedaan. Het ontwikkelen van de gebieden waar door gronduitgifte opbrengsten kunnen worden gegenereerd, loopt daarop achter. Het is daarom essentieel dat er een fonds wordt gecreëerd om deze voorinvesteringen te kunnen realiseren. Het is daarbij een absolute voorwaarde dat de geldstromen die door het project worden gegenereerd regionaal worden aangestuurd.

5.7 Kansen en beperkingen

Kwaliteiten

De regio kent een aantal kwaliteiten die de regio aantrekkelijk maken voor vestiging, zowel voor wonen als voor bedrijfsvestiging. Enkele van deze kwaliteiten zijn:

- ruimte en de – voor Nederland zeldzame – nabijheid van landschappelijke kwaliteiten;
- bereikbaarheid;
- schone lucht en bodem;
- culturele kleur van het stedelijk knooppunt;
- rust;
- goed arbeidsklimaat.

Trends

Er zijn enkele trends zichtbaar die bepalend (kunnen) zijn voor de ontwikkeling van de regio:

- een hoge (en nog steeds stijgende) werkloosheid in de stedelijke knooppunten, waarbij Groningen het hoogst scoort;
- een ijle economische structuur, geringe groei in werkgelegenheid (geringe uitgifte van nieuw bedrijfsterreinen);
- nog nauwelijks meetbare effecten als gevolg van toenemende druk op de Randstad;
- grote concurrentie van nabijgelegen regio's: Zwolle, Meppel, Hoogeveen, Emmen, Heerenveen.

De wil om trends te doorbreken moet aanwezig zijn. Ook moet het op eigen kracht gebeuren en niet vanuit een afhankelijkheidspositie. Dit heeft alleen kans van slagen als er sprake is van een sterke regionale samenwerking.

Kansen

De ontwikkelingsvisie heeft zichtbaar gemaakt dat het realiseren van een zich onderscheidende kwaliteit voor de regio mogelijk is. Sterke steden in een rijk geschakeerd landschap, met als kenmerken drukte en rust, cultuur en natuur en aantrekkelijk gedifferentieerde milieus voor wonen, werken en recreëren. De relatieve afstand tot de Randstad wordt kleiner door een verder te ontwikkelen goed functionerende infrastructurele bloedsomloop, zowel binnen als buiten de regio.
Om deze kans te kunnen benutten is een lange adem nodig. De eerste stap is gezet met het opstellen van deze regiovisie.

Wonen

Een gedifferentieerd aanbod van woonkwaliteit dat kan concurreren in prijs en kwaliteit, is een sterk punt. De zoekrichting wordt gekenmerkt door, in afstand gemeten, korte relaties tussen wonen en werken, wonen en voorzieningen en wonen en landschappelijke/recreatieve elementen. Het contrast tussen hoogwaardige stedelijke voorzieningen en natuur en landschappelijk gebied staat borg voor een zeer aantrekkelijke woonomgeving.

Werken

Sterke regionale samenwerking is nadrukkelijk in de volgende streefbeelden te bereiken:

zeer goed zorgen voor het bestaande bedrijfsleven: de eigen kracht van de regio.

- verbeteren van bereikbaarheid, creëren van goede en gevarieerde woonmilieus;
- stimuleren van samenwerking tussen aanwezige bedrijven, bijvoorbeeld op het terrein van informatietechnologie;
- goed inspelen op de wensen van succesvolle jonge ondernemingen om daarmee de uitstroom te beperken.

aantrekken van nieuwe bedrijvigheid door:

- regionale PR;
- uitstralen van ambitie;
- actieve acquisitie;
- benutten van kwaliteiten van de regio;
- aanbieden van voldoende en gedifferentieerde vestigingsmilieus.

Het doel moet zijn het vergroten van het zwaartepunt van de economische structuur: klein beginnen, blij zijn met ieder initiatief en dit vervolgens koesteren.

positioneren in landelijke discussies: vanuit een sterke ambitie als regio positie innemen in landelijke discussies en daarin aangeven wat de rol van de regio kan zijn. Pogen de relatieve afstand tussen Groningen en de economische zwaartepunten te verkleinen door goede verbindingen:

- 2e Maasvlakte;
- 2e nationale luchthaven;
- ruimteproblemen Randstad;
- positie in internationale verbindingen (HSL e.d.);
- Zuiderzeelijn.

Verkeer en infrastructuur

Ruimte en bereikbaarheid zijn belangrijke kwaliteiten van de regio. Voeg daaraan toe de schone lucht en de regio onderscheidt zich zonder meer van vele andere regio's in het land.
De manier waarop mobiliteit kan worden gestimuleerd en hoe deze groeiende mobiliteit in goede banen worden geleid, zal zeer bepalend zijn voor de concurrentiepositie.

De opgestelde regiovisie tracht hier maximaal aan tegemoet te komen door:

- zorg te dragen voor een goed functionerende infrastructurele omloop van de regio en de steden;
- veel aandacht te schenken aan de alternatieven openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Het ruimtelijk model biedt veel mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen. De sterke compacte stad beperkt de totale mobiliteit, maar de concentratie van voorzieningen leidt tot congestie in de stad. De congestie is op te vangen door alternatieven in te zetten in combinatie met een samenhangend flankerend beleid. De belangrijkste ontwikkelingen worden geconcentreerd aan de assen van de hoofdinfrastructuur en openbaar vervoer.

Landschap, natuur en milieu
De landschappelijke onderlegger en de daarop gebaseerde natuur- en landschapsontwikkeling vormen een grote kracht in de regio. De regiovisie stimuleert in samenhang met de watermachine de verdere ontwikkeling van landschapstypen. Gekoppeld aan de schone lucht, de schone bodem en hoge waterkwaliteit onderscheidt de regio zich van de overvolle Randstad. Dit gegeven bepaalt de kwaliteit van de woonomgeving en biedt perspectieven voor een verdere toeristische recreatieve uitbouw.

Voorzieningen
De regiovisie kiest nadrukkelijk voor sterke steden. De concentratie van stedelijke voorzieningen is gericht op het verbreden van de basis en het verhogen van de top. Zo kan de stad Groningen bijvoorbeeld de functie van culturele broedplaats nog verder versterken.
De kwaliteit en het niveau van de voorzieningen kunnen zich op die manier meten op nationaal en internationaal niveau. De groei die de regio de komende decennia nastreeft, biedt bovendien de mogelijkheid tot ontwikkeling die gericht kan worden ingezet en die het draagvlak van de verschillende voorzieningen zal verbreden.

Risico's
Ontwikkelingen op deze schaal zijn niet zonder risico's. Voorinvesteringen om basiskwaliteiten te vergroten zijn noodzakelijk, zowel in infrastructurele sfeer als bij de woonlocaties aan de oost- en westkant van de stad Groningen. Een zorgvuldige fasering van de ontwikkeling is als basisvoorwaarde vastgelegd in vaste afspraken met een lange levensduur.

Deze risico's liggen primair bij de betrokken overheden. Een duidelijk eensgezinde overheid die haar visie uitdraagt en met concrete investeringen duidelijk maakt hoe serieus ze haar toekomst wil veiligstellen, zal de private partners in toenemende mate tot haar partners kunnen rekenen.

Gedetailleerde planvorming
Voorinvesteringen om basiskwaliteiten te vergroten zijn ook noodzakelijk in meer gedetailleerde planvormen op regionale schaal.
Bij verdieping moet daarbij bijvoorbeeld gedacht worden aan:
- een uitgewerkt volkshuisvestingsplan;
- een regionaal-economische ontwikkelingsstrategie;
- een verkeers- en vervoersplan;
- landschaps- en natuurontwikkelingsplan;
- een toeristisch – recreatief ontwikkelingsplan.

Een logische eerste stap is het maken van een interprovinciaal streekplan.

De regio
De regio kan deze opgave vanuit haar grote mate van zelfbewustheid zelf aan. De kwaliteit van de plannen zal de bereidheid van de betrokken rijksdepartementen om bij te dragen bepalen. De eerste signalen daarover zijn bemoedigend.

Een absolute noodzaak om de kwaliteit van de ontwikkeling te waarborgen is het kwaliteitsbesef gericht op de lange termijn met daarin een regionale aansturing. Regionaal bij aansturing van de woningmarkt en de werkgelegenheidsontwikkeling, regionale natuur- en landschapsontwikkeling en regionaal bij de beheersing van de geldstromen die door de verdere ontwikkeling en realisatie worden gegenereerd.

6. Bestuurlijke organisatie

Veel aandacht is besteed aan de bestuurlijke aspecten van het project. Zoals beschreven in hoofdstuk 3, 'De Methode' zijn de planinhoudelijke en bestuurlijke werkprocessen parallel aan elkaar uitgevoerd. Door de opvattingen in beide werkprocessen op strategisch geplande momenten met elkaar te confronteren, werd bereikt dat ook op bestuurlijk niveau het traject 'probleemstelling, analyse van de scenario's en uitwerken van mogelijke oplossingen' door de bestuurders is doorlopen. Daardoor zijn zij in staat gesteld de overwegingen en keuzen te beïnvloeden en eigen te maken.

Dit overleg heeft plaats gevonden op verschillende niveaus. In de maanden mei, juni en juli zijn aparte gesprekken gevoerd met de afzonderlijke colleges van gedeputeerde staten en burgemeester en wethouders. In deze gesprekken is een verkenning gemaakt van specifieke gemeentelijke vraagstukken die in relatie zouden kunnen staan tot dit project en zijn de gevoeligheden geïnventariseerd die leven bij bestuurders. De uitkomsten van deze eerste ronde hebben grote invloed gehad op de verdere planontwikkeling doordat er inzicht werd verkregen in de agenda's van de deelnemers in dit project. Ook werd het inzicht vergroot in de heersende bestuurlijke cultuur van de hele regio. Hierbij kwam overduidelijk naar voren wat ook al bij de Quick Scan werd gesignaleerd: er is bijzonder weinig vertrouwen aanwezig in de ruggegraat van de besluitvorming van zowel het eigen bestuur, als dat van anderen. Een tweede aspect dat in de bestuurscultuur van belang is, is de lage verbondenheid met de kwaliteiten van de regio. Tegelijkertijd kan worden gesteld dat alle bestuurders zeer goed begrepen welke problemen er in de regio aanwezig zijn en welke rol de eigen gemeente/provincie daarin speelde. Hieruit bleek ook de motivatie om door dit project ook in de bestuurlijke cultuur het roer om te gooien en ondanks teleurstellingen in het verleden opnieuw gezamenlijke wegen te zoeken naar een oplossing.
Met een eerste versie van de meest gewenste ruimtelijke zoekrichting is opnieuw een bestuurlijke ronde gemaakt in zogenaamde 'trojka-gesprekken'. Door met drie colleges tegelijkertijd het model te bespreken zijn de bestuurders over elkaars vraagstukken in gesprek geraakt en is meer begrip gevonden voor de gewenste oplossingen van die problemen. Dit heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de acceptatie van het uiteindelijke model en het op basis van 1 november 1996 gesloten convenant (zie bijlage 3).

Binding
Met de ontwikkeling van deze visie is in de afgelopen maanden een krachtige, in regionale samenwerking uitgevoerde, aanzet gegeven. Meer gedetailleerde planvorming en uitwerking is noodzakelijk. De kosten hiervan zullen door de deelnemende partijen gezamenlijk worden gedragen volgens een in het convenant opgenomen verdeelsleutel. Ook zal voor 1 juli 1997 worden nagegaan welke gevolgen deze ontwikkelingsvisie heeft voor het bestaande beleid, zodat waar nodig kan worden voorgesorteerd. Continuïteit in het werkproces is daarbij van belang, waarbij de provincies Drenthe en Groningen het initiatief zullen nemen. In het convenant wordt hiervoor een uitwerking aangegeven. Essentieel hierbij blijft een regionale en interprovinciale samenwerking voor langere termijn, te starten op 1 maart 1997. In het plan van aanpak, dat op 1 januari 1997 gereed zal zijn, wordt ook de projectorganisatie aangegeven.

Door ondertekening van het convenant binden de provincies en gemeenten zich aan de uitvoering van de regiovisie. Beide provinciebesturen verplichten zich om de regie van dit proces ter hand te nemen. Dit onder voorbehoud van instemming door raden en staten.

Voorsorteren
Bestaande en nieuwe plannen en ontwikkelingen dienen te worden beoordeeld in het kader van de regiovisie. De betrokken organisaties zullen voor 1 juli 1997 bestaande ontwikkelingen inventariseren. Als deze ontwikkelingen te veel afwijken van de visie zullen deze worden voorkomen dan wel bijgesteld.

Met het opstellen van de regiovisie Groningen-Assen 2030 en het op basis daarvan gesloten convenant is een belangrijke eerste stap gezet. Meer gedetailleerde planvorming en uitwerking is noodzakelijk. De basis voor een krachtige regionale samenwerking is gelegd welke zal leiden naar een regio met een zich onderscheidende positieve kwaliteit.

Bijlage 1
De drie scenario's voor de ontwikkeling van de regio

Scenario 1: ongewijzigd beleid

Karakteristiek

In dit scenario worden de huidige opvattingen over de rol van overheid en markt gecontinueerd. Lange en korte termijn beleid strijden om de voorrang. Er is een spanningsveld tussen centrale doelstellingen en marktontwikkelingen die drijven op plaatselijke ambities. De twee provincies gaan hier op hun eigen manier mee om. De provinciegrens speelt een belangrijke rol bij de situering van ruimtelijke ontwikkelingen. De suburbanisatiedrang vanuit Groningen-stad wordt voor een groot deel ten noorden van de stad opgevangen.

In de regio Groningen is sprake van elkaar beconcurrerende ontwikkelingen. Aan de ene kant wordt een deel van de plannen en investeringen gebruikt om de stad te versterken en knelpunten op te lossen, aan de andere kant zorgen lokale initiatieven voor concurrerende ontwikkelingen in de nabijheid van de stad. Die concurrentie verzwakt de positie van die stad. Door het aanbod van diverse aantrekkelijke woonmilieus in de directe nabijheid is het voor de stad een lastige opgave om gedifferentieerde woonmilieus te realiseren.

Nieuwe ontwikkelingen en bestemmingswijzigingen gaan doorgaans gepaard met materiële en immateriële gevolgen. Er moet afgewogen worden wat wenselijk is en daarnaast ook mogelijk is, onder andere financieel. Dit spitst zich vooral toe op voorzieningen op macroniveau, zoals natuur en culturele voorzieningen.
Er moet gestreefd worden naar evenwicht tussen kosten en baten. Dit scenario veronderstelt dat de overheid, en dan vooral de lokale overheid, hierin een regulerende en stimulerende rol kan spelen.

Ruimtelijke structuur

Het ruimtelijk effect van dit scenario laat zich het best kenschetsen door het begrip 'gebundelde deconcentratie'. Er ontstaan sterke kernen in een 'ijl' ommeland. Er vindt een zekere concentratie plaats in Groningen-stad en ook in Assen. Nabij Groningen-stad maken kernen als Zuidhorn, Winsum, Bedum, Stedum, Ten Boer, Slochteren en Hoogezand een aanzienlijke ontwikkeling door. Investeringen in infrastructuur volgen deze ontwikkelingen. De verbindingswegen naar de stad worden opgewaardeerd, ten westen en zuiden van de stad worden nieuwe ontsluitingsstructuren aangelegd.
Landschappelijk wordt er gericht op consolidatie van de ecologische hoofdstructuur langs beekdalen, de ontwikkeling van wetlands en de uitbouw van netwerken langs fiets- en wandelroutes.

Wonen

Beschrijving

De woningbouwopgave wordt vooral ingevuld in zogenaamde 'Vinex-locaties': stedelijke uitbreidingen van 5000 tot 7000 woningen met een gemiddelde dichtheid van 25-35 woningen per hectare (satellieten). Bij Groningen en Assen zijn de locaties wat groter. De stad Groningen wil graag het aanwezige woningbestand nieuw leven inblazen en ook veel aandacht schenken aan de verdichting van de binnenstad (herstel en vernieuwing van de woningvoorraad uit de wederopbouw periode 1950-1960). Woningbouw op het Drentse zand wordt tegengegaan in het kader van behoud van het aanwezige landschap. Om tegemoet te komen aan de vraag naar suburbaan wonen, worden in de zone Hunze-Schildmeer en in de Veenkoloniën woningbouwlocaties opgenomen met een lage dichtheid in een landschappelijke omgeving.

Kansen en beperkingen

Door het bouwen van satellieten kan iedere gemeente in de regio afzonderlijk een gedeelte van de bouwtaak voor haar rekening nemen. Er wordt voldoende aandacht besteed aan de bestaande voorraad. Op deze manier wordt een voorwaarde geschapen voor het waarborgen van de leefbaarheid van Groningen-stad. Door mogelijkheden te bieden voor woningbouw in een, nog te realiseren, landschapszone wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar wonen in lage dichtheden in een natuurlijke omgeving. De exclusiviteit van wonen op het zand neemt toe door de beperkingen die gesteld worden aan het bouwen in deze zone. Door behoud van het landschap op het Drentse zand worden tegelijkertijd de mogelijkheden gecreëerd voor het in stand houden van een bijzonder woonmilieu.
Het natuurbelang wordt plaatselijk naar de achtergrond geschoven ten gunste van lokale initiatieven voor ontwikkeling van woningbouwlocaties op het Drentse zand. De ontwikkeling van deze locaties, die niet past in het beleid, vormt vooral voor de woningbouwlocaties in Groningen-stad en Assen een grote concurrent. Onder druk van het principe dat elke grondexploitatie sluitend moet zijn, ontstaat het gevaar van eenvormigheid en zullen de verschillende locaties sterk op elkaar gaan lijken.

Werken

Beschrijving

De ontwikkeling van werklocaties wordt gekenmerkt door een vrij scherpe functiescheiding binnen de regio.
Werkgelegenheid in het bovenste segment (kantoren-, top- en hoogwaardige locaties) wordt vooral in en aan de rand van de stad Groningen-stad geprojecteerd. Daarbuiten vindt alleen nog een beperkte ontwikkeling van hoogwaardige locaties plaats in Hoogezand, Leek en Assen. Terreinen voor transport- en distributiebedrijven worden – in aansluiting op de huidige ontwikkelingen – volledig geprojecteerd in Veendam. Grootschalige gemengde terreinen en terreinen voor grootschalige detailhandel komen verspreid op diverse plekken in de regio voor (veelal in combinatie met woonuitbreidingen).

Kansen en beperkingen

De potentiële bereikbaarheid van de diverse locaties is goed. Terreinen voor gemengde bedrijvigheid en voor transport en distributie zijn goed met de auto te bereiken of zijn op locaties gesitueerd waar er plannen bestaan voor een verbetering van de bereikbaarheid. Terreinen voor kantoren en hoogwaardige bedrijven (de A en B-locaties in termen van het Vinex-locatiebeleid) zijn grotendeels in of aan de rand van de stad Groningen geprojecteerd. Hoewel de feitelijke openbaar vervoer- en fietsontsluitingen pas duidelijk worden in een concrete uitwerking, zijn de voorwaarden voor een goede ontsluiting daarmee in redelijke mate geschapen. De realisatie van kantoorlocaties langs uitvalswegen van de stad is daarentegen niet in overeenstemming met het locatiebeleid.
De gewenste differentiatie van bedrijfslocaties wordt in dit model slechts beperkt bereikt. Doordat de specifieke thematerreinen (met name het hogere segment en de transport- en distributieter-

reinen) op een zeer beperkt aantal locaties worden ontwikkeld is de keuzemogelijkheid voor bedrijven beperkt.
Vraag en aanbod van werklocaties sluiten in dit model moeizaam op elkaar aan. De vestigingsdruk zal naar verwachting uitgaan naar de as Groningen-Assen en het zuidelijk deel van de regio. In dit scenario is echter ongeveer 300 ha bedrijventerrein ten noorden van Groningen-stad geprojecteerd.

Verkeer en vervoer

Beschrijving

Toevoegingen aan het infrastructuurnet op regionaal niveau zijn de aanleg van een HSL-lijn met een halteplaats in Groningen en de opwaardering van de verbinding Assen-Veendam tot snelweg.
Ter hoogte van de stad Groningen ontstaat een radialenstructuur. Als gevolg van woningbouw worden de wegverbindingen vanuit de diverse andere gemeenten naar de stad Groningen verbeterd. De verkeersstructuur in de stad Groningen wordt verbeterd door de (gedeeltelijke) aanleg van de zuidelijke rondweg (gedeelte A28 – A7 oost) en een westelijke ontsluitingsweg.

Voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets worden op conventionele wijze verbeterd en uitgebreid. Voor openbaar vervoer betekent dit: meer prioriteitsmaatregelen in het stedelijk gebied (lokale vrije busbanen e.d.), gerichte openbaar vervoersvoorzieningen naar de belangrijkste punten in de regio. Voor de fiets betekent dit: uitbreiding van het netwerk door het aanbrengen van enkele nog ontbrekende routes, betere aansluiting op het regionale fietspadenstelsel en het verbeteren (vooral veiliger en comfortabeler maken) van de belangrijkste routes.

Kansen en beperkingen

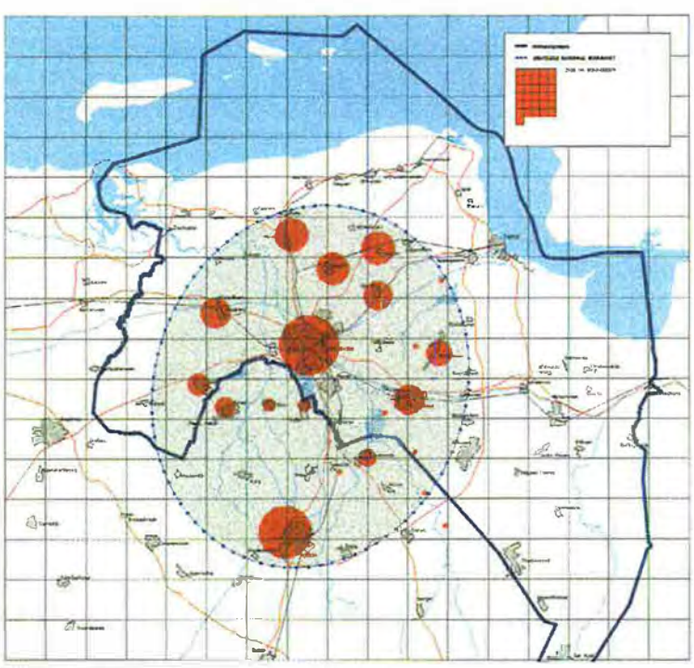
De gemiddeld goede bereikbaarheid (zowel de bereikbaarheid van voorzieningen e.d. als de kwaliteit van de structuur die de bereikbaarheid garandeert) in deze regio blijft gehandhaafd. Ruimtelijke ontwikkelingen (concentraties van wonen en werken) worden ondersteund met verbeteringen van het autowegennet. Van overmatige mobiliteitsgroei is geen sprake.
De ontwikkelingskansen voor het openbaar vervoer zijn beperkt. De goede bereikbaarheid per auto in combinatie met het beperkte kwaliteitsniveau van de bestaande en toekomstige openbaar vervoervoorzieningen staan een positieve ontwikkeling van verkeersopbouw (modal split) in de weg. De enige daadwerkelijke verbetering van het openbaar vervoer wordt gevormd door de HSL. Deze heeft echter geen betekenis voor het regionale verkeer.
In dit model is de invloed van de verkeers- en vervoersontwikkelingen op het leefmilieu beperkt. De meeste groei wordt gerealiseerd door uitbreiding van wegen die al een (sub-)regionale ontsluitingsfunctie hebben. De relatieve toename van de belasting op het leefmilieu door emissie vanuit verkeer (met name geluid) is hierdoor beperkt. Alleen het nieuwe gedeelte van de ringstructuur ten westen en zuidoosten van Groningen gaat ten koste van het landelijk gebied.

De uitvoerbaarheid van de gepresenteerde investeringen in de infrastructuur is goed. Met uitzondering van de gedeeltelijke ringstructuur rond de stad Groningen zijn er geen grote voorinvesteringen noodzakelijk. De meeste verbeteringen van de infrastructuur laten zich flexibel inpassen, d.w.z. afhankelijk van ter beschikking staande middelen en van de behoefte als gevolg van verkeersdruk.

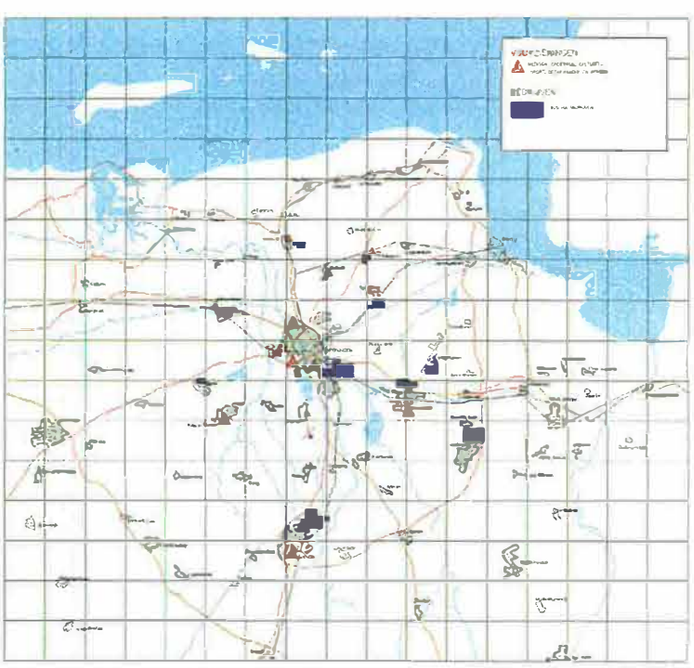
Voorzieningen

Beschrijving

De regio wordt gekenmerkt door een evenwichtige opbouw van het totale aanbod aan voorzieningen met een hoofdrol voor Groningen-stad en Assen en in mindere mate Roden en Hoogezand-Sappemeer. De bewoners van de overige kernen in de regio kunnen voor basisvoorzieningen terecht in de eigen kern (supermarkt, bakker, basisonderwijs, huisarts). Voor de overige voorzieningen is men aangewezen op Groningen, Assen, Hoogezand-Sappemeer en Roden. De overheid wil deze hiërarchie in stand houden en versterken. De ontwikkeling van locaties van 5000 – 7000 woningen garandeert een draagvlak voor wijkvoorzieningen in deze nieuwe wijken. Het (basis)onderwijs kan worden aangeboden in de nabijheid van de woning. Dagelijkse boodschappen kunnen per fiets gehaald worden. In de wijk kan een gezondheidscentrum worden geëxploiteerd met een huisarts, een fysiotherapeut etc. Daarnaast kan door deze locaties te plaatsen bij bestaande kernen, de bestaande voorzieningen en het daarbij horende draagvlak worden versterkt. Groningen-stad en Assen blijven een belangrijke plaats



scenario: ongewijzigd beleid – volkshuisvesting



scenario: ongewijzigd beleid – voorzieningen en bedrijvigheid

innemen voor medische, culturele en onderwijsvoorzieningen. Hoewel er een terughoudend beleid wordt gevoerd zullen zich aan de randen van Groningen-stad en Assen een aantal grootschalige detailhandelvestigingen ontwikkelen. Groningen-stad ontleent haar centrumfunctie voor een belangrijk deel aan de universiteit, het academisch ziekenhuis en de HBO. De stad zet zich in om deze functies te versterken.

Kansen en beperkingen

De overheid streeft in dit scenario naar een zeer dicht netwerk van voorzieningen. Er moeten zo veel mogelijk voorzieningen worden aangeboden in de nabijheid van de woning. Op de korte termijn geeft dit een zeer aantrekkelijk beeld. Maar op de lange termijn ontstaan er problemen. Het beleid is strijdig met de trend naar schaalvergroting en concentratie van voorzieningen. Daarnaast zullen veel mensen bereid en in staat zijn om grotere afstanden af te leggen om te voorzien in de dagelijkse levensbehoeften. De winkel op de hoek verliest de concurrentieslag met de moderne winkelcentra. De commerciële voorzieningen in de kernen zullen een marginaal bestaan gaan leiden of zelfs verdwijnen. Naast schaalvergroting zal ook de vergrijzing voor veel typen voorzieningen grote gevolgen hebben. Zo zal de behoefte aan onderwijs afnemen en de behoefte aan medische voorzieningen juist toenemen.
Het aanbod van voorzieningen van veel kernen zal niet meer aansluiten op de vraag. Veel kernen krijgen hierdoor een slechte uitstraling. De voorzieningen van Groningen-stad blijven van groot belang voor de regio. De relatief slechte bereikbaarheid van de Groningse binnenstad (t.o.v. de rest van de regio) zal op den duur een belemmering vormen voor verdere groei van de voorzieningen in de binnenstad. Het zwaartepunt van de stad zal verschuiven in zuidelijke richting, niet in het minst door de vestiging van grootschalige detailhandelscentra aan de rand van de stad.

Landbouw

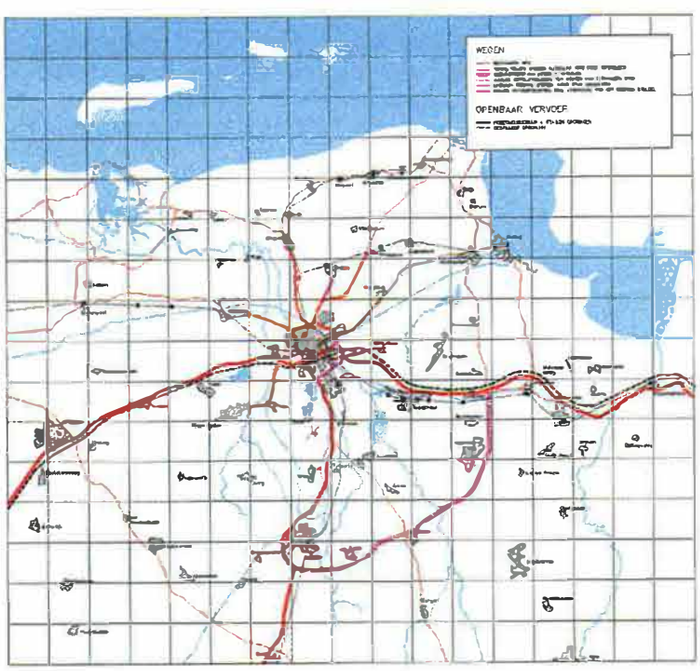
De landbouwontwikkelingen in dit scenario worden nadrukkelijk aangestuurd vanuit Brussel (EG). Zowel voor de akkerbouw als de melkveehouderij wordt schaalvergroting nagestreefd om de internationale prijzenslag te kunnen bijhouden. Het aantal bedrijven slinkt, maar de gemiddelde bedrijfsgrootte neemt sterk toe. De schaalvergroting kan op verschillende manieren inhoud krijgen.
Landbouwbedrijven waar gebruik wordt gemaakt van geavanceerde agromechanische technieken, met een aanzienlijk kostenverlagend effect.
Landbouwbedrijven gericht op fijnregulering en optimalisatie van het productieproces (geïntegreerde akkerbouw), aansluitend op de groeiende vraag naar kwaliteit in plaats van bulk.
Landbouwbedrijven die gespecialiseerd zijn in agrificatie, aansluitend op de vraag naar meer duurzame huishouding van natuurlijke hulpbronnen.

Natuur

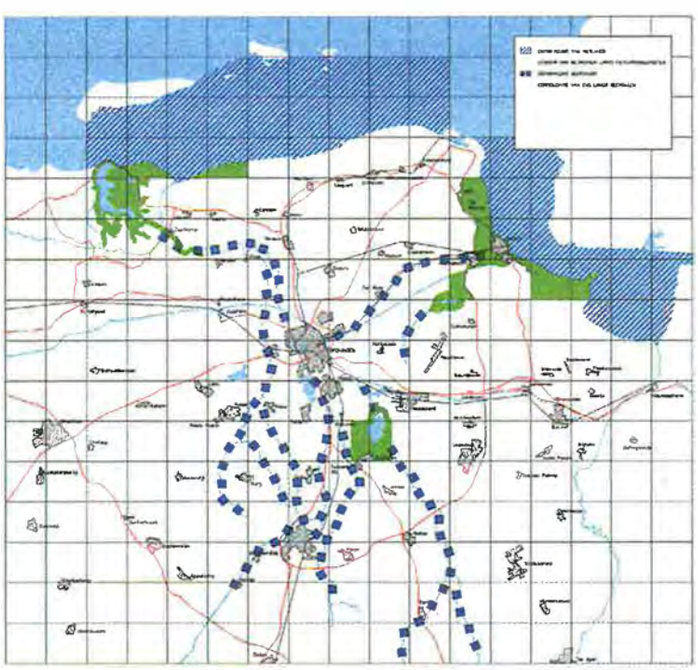
Initiatieven voor natuurbescherming worden sterk aangestuurd door de positie van Noord-Nederland, zoals die beschouwd wordt vanuit een internationaal oogpunt. Lauwersmeer, Waddenkust en Dollard en de aangrenzende Duitse en Nederlandse landbouwgronden worden verder ontwikkeld tot een Europees Wetlandreservaat, van groot belang als onderdeel van de Waddenzee in de West-Atlantische vogeltrekroute.
De vorming tot reservaat, die gestalte heeft gekregen binnen de ecologische hoofdstructuur rond de belangrijkste beekdalen en lage gebieden in Drenthe en Groningen, wordt verder uitgebouwd. Er ontstaat een netwerk dat zich door een eenheid in eigendom en beheer als één ruimtelijk geheel ten opzichte van de agrarische gebruiksruimte en de woongebieden zal manifesteren.
Routegebonden vormen van recreatie en recreatief medegebruik krijgen ruimte in deze opzet, althans wanneer dit geen conflicten oproept met de natuurdoelstellingen.

Landschappelijke effecten

Door de schaalvergroting in de landbouw zal er in de open klei- en veengebieden in eerste instantie niet veel veranderen aan de toch al vrij grote kavelmaten. Een deel van de bedrijfsgebouwen zal een nieuwe bestemming krijgen. In de meer gesloten (zand)gebieden zal er door de agrarische schaalvergroting wel degelijk sprake zijn van een ruimtelijke schaalvergroting, die gedeeltelijk wordt gecompenseerd door natuurontwikkeling in de beekdalen.
De oorspronkelijke verschillen tussen de landschapstypen vervagen tot vrij open agrarische productieruimten, omgeven door het netwerk van natte natuur en recreatiegebieden.



scenario: ongewijzigd beleid – mobiliteit



scenario: ongewijzigd beleid – landschap-ecologie

De kwaliteit van water, bodem en lucht wordt met behulp van technologische en ecologische verworvenheden gehandhaafd, omdat er geen enkel 'bedrijfsrisico' kan worden getolereerd. Daarom krijgt de agrarische productieruimte ook een gescheiden watersysteem ten opzichte van het natuurnetwerk.

Planeconomie

Beschrijving

De financiële verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling en productie van bouwrijpe grond is in de laatste jaren door de rijksoverheid steeds meer gedelegeerd naar lagere overheden. Dit betekent, dat deze lagere overheden hierop zullen moeten anticiperen door de beschikbare middelen op verantwoorde wijze te verdelen over de onrendabele projecten. Dit vindt plaats uitsluitend binnen de gemeentegrenzen.

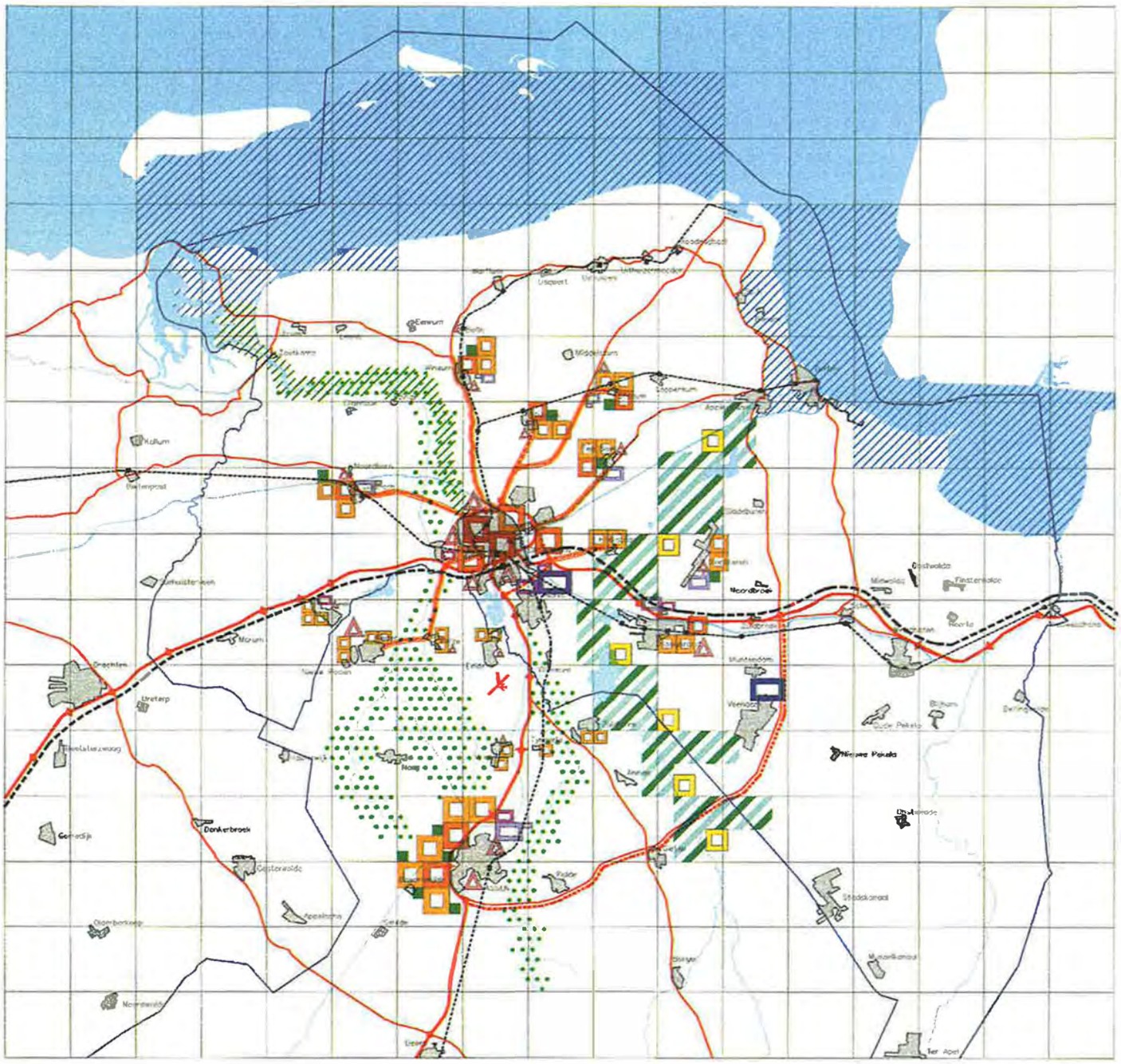
Er kan worden geconstateerd, dat er op regionaal niveau nogal grote verschillen bestaan in de kosten voor het produceren van bouwrijpe grond, terwijl de marktwaarde van de uit te geven gronden hiermee niet overeenkomt. In de stadsvernieuwing treden tekorten op, op het platte land en met name op het zand worden winsten gemaakt. De ontwikkeling van bedrijventerreinen verloopt budgettair neutraal. Verevening tussen projecten vindt alleen binnen gemeentegrenzen plaats.

Kansen en beperkingen

Voor bedrijventerreinen kunnen hogere opbrengsten worden gegenereerd, doordat ze meer thematisch op de markt worden aangeboden. Het gaat hierbij om bedrijfsterreinen met een specifieke identiteit, zoals bijvoorbeeld hoogwaardige kantoorlocaties in de dienstverlenende sector, een woonboulevard etc.

De kans bestaat, dat in kleine woonkernen onder commerciële druk het evenwichtig in de woningdifferentiatie afneemt. De bouw van goedkopere woningen voor de particuliere ondernemers is immers minder interessant.

Er bestaat dualisme in de investeringen voor infrastructuur voor auto en openbaar vervoer.


WONEN
200 HA STEDELIJK GRONINGEN STAD
800 HA STADSRAND EN DORPSKERNEN : 300 HA GRONINGEN STAD
200 HA ASSEN
6x50 HA HAREN, BEDUM, ZUIDHORN, HOOGEZAND,TEN BOER ,ZUIDHORN
1700 HA SUBURBAAN: 600 HA ASSEN
10x30 HA VERSPREID
10x25 HA VERSPREID
400 HA EXTENSIEF SUBURBAAN
IN SAMENHANG MET NATUURONTWIKKELING LANGS HUNZE EN BIJ SCHILDMEER
VOORZIENINGEN
GEZOND, ONDERWIJS, CULTUREEL, SPORT, RECREATIEVE EN HORECA
BEDRIJVEN
150 HA KANTOREN: GRONINGEN STAD
60 HA TOPLOKATIE: MESSELAAN
145 HA HOOGWAARDIGE ZELFSTANDIGE : 4 x 25 HA LEEK / GRONINGERSTAD WEST /
GRONINGERSTAD OOST / HOOGEZAND
1 X 45 HA ASSEN
370 HA GROOTSCHALIG GEMENGD: 6 X 35 HA SLOCHTEREN / ZUIDHORN / HOOGEZAND /TEN BOER
2 X 25 HA STEDUM / WINSUM
1 X 100 HA ASSEN
30 HA GROOTSCHALIG DETAIL: 7 x 6 HA ZUIDHORN / HAREN / BEDUM / STEDUM /
HOOGEZAND / SLOCHTEREN / TEN BOER
1 X 11 HA ASSEN
150 HA TRANSPORT & DISTRIBUTIE: MEERSTAD
INFRASTRUCTUUR
HOOFDWEGENNET
GEDEELTELIJKE AANLEG ZUIDELIJKE RONDWEG
WEGVERDUBBELING ASSEN – MEERSTAD
AANLEG ONTSLUITINGSWEG TEN WESTEN VAN GRONINGEN STAD
OPWAARDERING AUTOONTSLUITING --> GRONINGEN STAD
LANDELIJK GEBIED
TRANSFORMATIE LANDELIJK GEBIED
VAN AKKERBOUW NAAR MELKVEEHOUDERIJ EN TUINBOUW
OOSTFLANK HUNZE: MOERASSEN EN BOSSEN
LEKKERWEER EN ROTSTIP EN NATUURONTWIKKELING EN
BEHOUD WESTELIJKE LANDSCHAPSEENHEDEN MET REGELGEVING
BOS + MOERAS EN LANDSCHAPSBOUW
WEIDEVOGELS
BEHOUD LANDSCHAPSEENHEDEN MET REGELGEVING
BOS + GROEN BIJ UITBREIDINGEN

Scenario 2: markt

Karakteristiek

De markt dicteert de ontwikkelingen. Dit resulteert in een vraag- en aanbodspel op lokaal niveau. Handelen van de overheid wordt gedomineerd door het beleid van de gemeenten. Deze stellen zelf elk hun eigen voorwaarden en willen hun eigen kansen zo veel mogelijk benutten. Dit leidt tot concurrentie tussen de gemeenten. Er ontstaat een ruime keuze voor bedrijven die op zoek zijn naar een vestigingslocatie en participanten op de woningmarkt. Ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats daar waar vraag is. Er zal een tweedeling ontstaan: de ontwikkelingen op het zand aan de ene kant en de ontwikkelingen op het veen en de klei aan de andere kant. Het gebied ten noorden van de Groningen-stad loopt langzaam leeg. Het gevolg is een verarming van het noorden, vergroting van de welstand in het zuiden.

Resultaat van een dergelijke ontwikkeling is een verzwakking van de positie van de stad Groningen: leegloop van woningen, verlies van werkgelegenheid en het verdwijnen van voorzieningen. Er is geen draagvlak meer voor investeringen in de stad, waardoor ook het bestaand stedelijk gebied steeds meer aan kwaliteit zal inboeten. Het gevolg is een proces van 'down-grading'.
De gemeenten in de driehoek Groningen-Assen-Drachten zullen in dit scenario floreren.

Ruimtelijke structuur

Het ruimtelijk effect van dit scenario wordt gekenmerkt door de sterk versnipperde structuur. Wonen en werken worden sterk verspreid in de driehoek Groningen, Assen, Drachten. Investeringen in infrastructuur worden vooral gebruikt om de lokale en subregionale autowegenstructuur op te waarderen. Het vliegveld Eelde moet wijken om de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige woonmilieu's ter plekke mogelijk te maken. Een nieuw vliegveld wordt gerealiseerd ten westen van Assen op het kruispunt van snelwegen (A28 en de nieuwe verbinding Drachten, Assen, Veendam). Hier ontwikkelt zich ook een concentratie van hoogwaardige werkgelegenheid en transport- en distributiebedrijven.
Investeringen in het landschap zijn pragmatisch en locatiespecifiek en zijn vooral gericht op lokale kwaliteiten en op het genereren van interne meerwaarde van projecten.

Wonen

Beschrijving

De markt dicteert de woningbouwproductie. De landschappelijke kwaliteiten zijn drager voor het ontwikkelen van woningbouwlocaties. Het Angelsaksische suburbaan woonideaal kan tot volle wasdom komen op het zandlandschap van de kop van Drenthe en in bijzondere projecten elders in de regio.
De gronden langs het bestaand, relatief fijnmazige, wegennet op de zandgronden worden uitgegeven als bouwkavels. Dicht bij de bestaande dorpskernen ontstaan minder lage dichtheden: dorpsrandbebouwing met gemiddeld 20 woningen per hectare.
De meeste woonbebouwing heeft een meer extensief karakter; kleine projectmatige eenheden van enkele tientallen woningen in besloten clusters langs wegen. Verder verborgen in het landschap liggen exclusieve, kleine, landgoedachtige eenheden.
Buiten de zandgronden worden omvangrijkere projecten ontwikkeld. De aankoop van laagwaardig landbouwareaal en omzetting tot bos en water zorgt voor de mogelijkheid woningbouw te combineren met recreatie en natuurontwikkeling.

In de bestaande stads- en dorpskernen is verdichting mogelijk met de ontwikkeling van exclusieve woningen in de historische omgeving. Er is weinig aandacht voor de bestaande voorraad. Vooral in het noorden en oosten van de regio, waar sprake is van verarming, zullen deze ontwikkelingen leiden tot leegstand van het woningbezit van corporaties.

Kansen en beperkingen

De marktpartijen maken gebruik van het feit dat er weinig beperkingen bestaan voor het realiseren van woningbouw op het Drentse zand. Ze zullen zich inspannen om grote aantallen woningen te kunnen bouwen in deze zo geprefereerde woonomgeving. Groningen-stad en in mindere mate Assen verliezen de concurrentie-slag met dit landschappelijke wonen. Het noorden van de regio heeft door het minder aantrekkelijke landschap moeite om zelfs maar een klein deel van de woningbouwopgave te realiseren. In het algemeen betekent het bovenstaande dat het grootste gedeelte van de productie in een zeer klein gedeelte van de regio plaatsvindt. Deze scheve ontwikkeling heeft ook gevolgen voor bijvoorbeeld de spreiding van voorzieningen. De zeer beperkte aandacht voor de bestaande voorraad leidt tot leegstand en verkrotting in oudere wijken. Veel woningen van corporaties zullen worden verkocht.

Werken

Beschrijving

Het snelwegennet is in dit scenario sturend bij de situering van werklocaties. De belangrijkste cluster van werklocaties ontwikkelt zich in de buurt van Assen, op het kruispunt van de bestaande A28 en de toekomstige snelweg Drachten-Assen-Veendam. Hiermee wordt tevens optimaal ingespeeld op de economische spin-off van het verplaatste vliegveld.
Daarnaast wordt de as Groningen-Assen een belangrijke economische ontwikkelingszone. Bij de afslagen van de snelweg ontstaan vestigingslocaties voor met name het bovenste segment van de vestigingsmarkt en de grootschalige detailhandel. Grootschalige gemengde terreinen komen vooral tot ontwikkeling bij de grotere kernen aan de nieuwe snelweg (Veendam, Gieten, Assen, Oosterwolde, Ureterp) en in Hoogezand.
Terreinen voor transport en distributie komen tot ontwikkeling in Assen en – op iets kleinere schaal – in Veendam.

Kansen en beperkingen

De meeste werklocaties zijn goed met de auto te bereiken. Voor arbeidsintensieve bedrijven waarbij ook de bereikbaarheid met andere vervoersmiddelen een rol kan spelen is die bereikbaarheid per openbaar vervoer slecht. Dit komt door het lage niveau van de openbaarvervoervoorzieningen, en omdat bijna alle werklocaties zeer slecht gesitueerd zijn ten opzichte van de wel aanwezige voorzieningen.
De gewenste differentiatie wordt in meer dan voldoende mate bereikt. Het is echter de vraag of het gewenste kwalitatieve niveau en de mate van voorzieningen (vooral op de terreinen voor hoogwaardige bedrijven en transport- en distributiebedrijven) door het versnipperde aanbod op alle locaties bereikt wordt.
De verhouding tussen vraag en aanbod is, zoals in een marktscenario verwacht mag worden, uiterst goed. Werklocaties worden op die plaatsen ontwikkeld waar het bedrijfsleven ook de meeste belangstelling voor heeft.

Verkeer en vervoer

Beschrijving

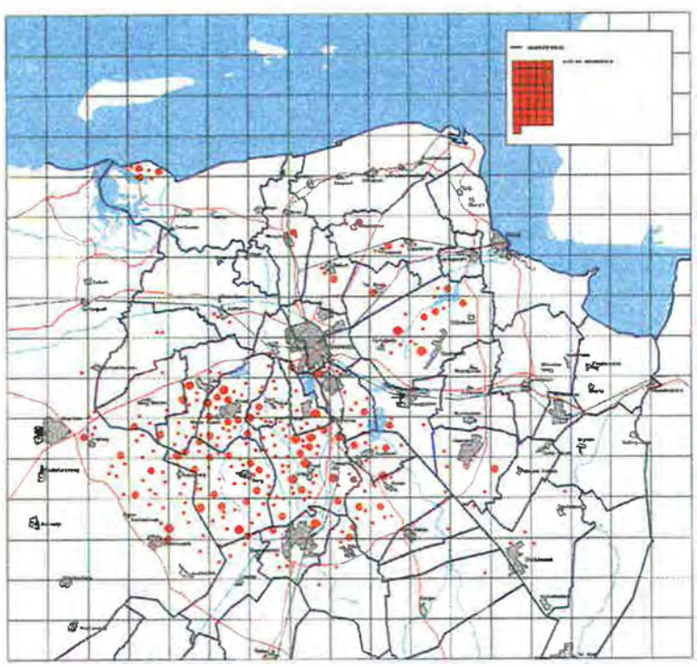
De verschuiving van activiteiten in zuidelijke richting zorgt voor druk op de as Groningen-Assen en zo komt er een nieuwe oost-westrelatie in beeld, namelijk Drachten-Assen-Veendam. De A28 krijgt te maken met een sterke groei van de verkeersdruk. Deze toename zal worden opgevangen door parallel aan de A28 een regionale ontsluiting te creëren die voor de verkeersafwikkeling vanuit

en naar het omliggende gebied zal zorgen.
De as Drachten-Assen-Veendam zal worden uitgerust met een 2x2-strookssnelweg.
Een andere belangrijke toevoeging aan het infrastructuurnetwerk is de uitbouw van een fijnmazig net van lokale en regionale wegen voor de ontsluiting van de suburbane woongebieden.

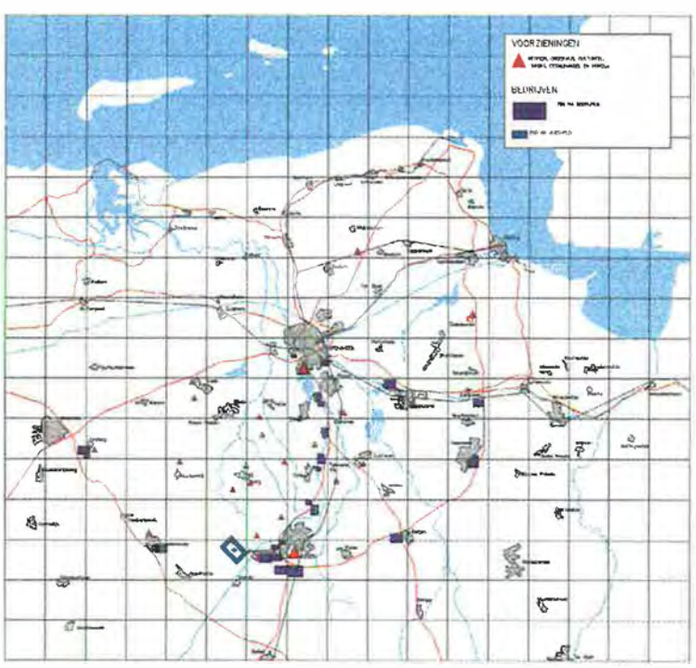
De problematiek van de zuidelijke ringweg van de stad Groningen zal allereerst lokaal worden opgelost; benuttingsmaatregelen, lokale optimalisering, ongelijkvloerse kruisingen.
Het openbaar vervoer speelt een ondergeschikte rol. Alleen in het stedelijk gebied en naar de belangrijkste regionale relaties worden voorzieningen voor het openbaar vervoer gehandhaafd. Overige openbaarvervoersverbindingen worden opgeheven vanwege te geringe exploitatiemogelijkheden. Door het sterke accent op de lokale invalshoeken vinden projecten met een bovenregionaal belang (HSL) geen doorgang.
Het vliegveld Eelde wordt verdrongen door de (economisch sterkere) woonfunctie en wordt in de buurt van Assen gesitueerd.

Kansen en beperkingen
De goede bereikbaarheid per auto van de regio wordt in het marktscenario alleen maar beter. Door de uitbouw van de belangrijkste as (Groningen-Assen), de aanleg van de snelwegverbinding Drachten-Assen-Groningen en de uitbouw van het fijnmazige net in het landelijk gebied ontstaan goede verbindingen tussen vrijwel alle denkbare relaties.
Door de zeer diffuse ruimtelijke ontwikkeling zal bij dit scenario de mobiliteit sterk groeien. Deze verspreiding zal grote moeilijkheden opleveren voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.
De ontwikkelingskansen van het openbaar vervoer zijn dan ook nihil. De goede bereikbaarheid met de auto in combinatie met de teruglopende mogelijkheden (en wil) tot overheidsfinanciering zullen het draagvlak voor het openbaar vervoer ondermijnen. Er ontstaat een versnelde neerwaartse spiraal: minder voorzieningen – minder reizigers, vervolgens nog minder voorzieningen.
Tot een wezenlijke verbetering van de congestieproblematiek in en om de stad Groningen zal het in dit model niet komen. De congestie zal eerder toenemen door het achterwege blijven van investeringen in de stedelijke verkeersstructuur en de modal split-verschuiving ten koste van openbaar vervoer en fiets.
De invloed van de verkeers- en vervoersontwikkeling op het leefmilieu is in dit scenario groot. Er vinden aanzienlijke fysieke ingrepen in het landelijk gebied plaats ten behoeve van nieuwe infrastructuur. De belasting als gevolg van emissies zal op vele plaatsen sterk groeien, onder meer als het gevolg van het diffuse relatiepatroon. Veel op dit moment onverstoorde gebieden worden hierdoor nadelig beïnvloed.
De mogelijkheden van ingrepen in de verkeersinfrastructuur zijn goed te realiseren. Nergens zijn grote voorinvesteringen noodzakelijk. De beslissing tot investeren kan steeds worden genomen op basis van beschikbare middelen en de behoefte, af te leiden uit de verkeersdruk.

Voorzieningen
Beschrijving
De voorzieningen volgen de koopkrachtige bevolking naar het gebied ten zuiden van Groningen-stad. Kernbegrippen bij deze trek van de voorzieningen zijn schaalvergroting en bereikbaarheid (per auto). Het zwaartepunt verplaatst zich van de stad Groningen naar het zuiden van de stad. Tussen Groningen en Haren ontstaat een nieuw centrum met grootschalige voorzieningen zoals een theater, een bioscoop en detailhandel. Dit centrum is georiënteerd op het gebied tussen Groningen en Assen. De binnenstad van Groningen krijgt voor een deel een functie als recreatief winkelgebied met meer specialistische winkels. Een groot gedeelte van de binnenstad zal echter door leegloop een weinig aantrekkelijk gebied worden.
Het voorzieningenniveau van de stad wordt verder aangetast door de ontwikkelingen voor universiteit en HBO. De rijksuniversiteit transformeert zich tot een soort Nijenrode om beter te kunnen inspelen op wat de markt vraagt en daarnaast te kunnen inspelen op afnemende studentenaantallen.
In de hele regio zullen grootschalige centra ontstaan op locaties die vooral goed bereikbaar zijn met de auto. De centra bieden alles aan wat de consument nodig heeft op het gebied van detailhandel, sport en ontspanning. Door de zeer verspreide ligging van de woonlocaties neemt de gemiddelde afstand van de woning tot onderwijs en medische voorzieningen toe.



scenario: markt – volkshuisvesting



scenario: markt – voorzieningen en bedrijvigheid

Door de minimale woningbouwproductie in het noorden en oosten van de regio verdwijnt het draagvlak voor een evenwichtige samenstelling en verspreiding van het totaal aan voorzieningen.

Kansen en beperkingen
Veel voorzieningen zullen niet meer toegankelijk zijn voor grote groepen mensen. De afstand tot de voorzieningen neemt toe. De grootschalige centra richten zich op de bereikbaarheid per auto. Het totale aanbod verarmd. Voorzieningen waar slechts een relatief kleine groep mensen gebruik van maakt, zullen niet meer aangeboden worden.
Groningen-stad verliest haar centrumfunctie omdat alle ontwikkelingen zich op het zuiden van de regio richten: de stad wordt uitgehold. Omdat veel voorzieningen de ruimte tussen Groningen-stad en Assen opzoeken, ontwikkelt zich geen nieuw regionaal centrum. De regio wordt een anoniem geheel. De toenemende afstand van de woningen tot de zogenaamde wijkvoorzieningen maakt de voorzieningen voor de lagere inkomensgroepen slecht toegankelijk.

Landbouw
De grootste veranderingen zijn te verwachten in de specifieke akkerbouwgebieden; Veenkoloniën en het Oldambt.
De agrariërs maken gezien de teruglopende akkerbouwprijzen elk hun eigen balans op. Er is weinig samenhang tussen de activiteiten in de onderscheiden sectoren.
Er tekenen zich globaal drie manieren af om de malaise tegemoet te treden:
'Innovators'. Deze groep zoekt actief naar nieuwe producten en/of nieuwe productiemethoden, van varkens tot biodieren, van kippen tot spruiten.
De 'uitzingers'. Dit zijn de relatief grotere bedrijven met een lagere kostenstructuur en een goede vermogenspositie. Ze proberen met een uitgekiend mengsel van inkomen uit de productietak, braaklegpremie, snel groeiende houtsubsidies en beheersvergoedingen hun bedrijf voort te zetten. Pas als er een nieuw product of productiemethode wordt geïntroduceerd dat goede perspectieven heeft, schakelen ze over.
De 'afhakers'. De vooral kleinere bedrijven die het moeilijk hebben, zullen proberen op korte termijn nog een goede prijs voor hun land te krijgen.

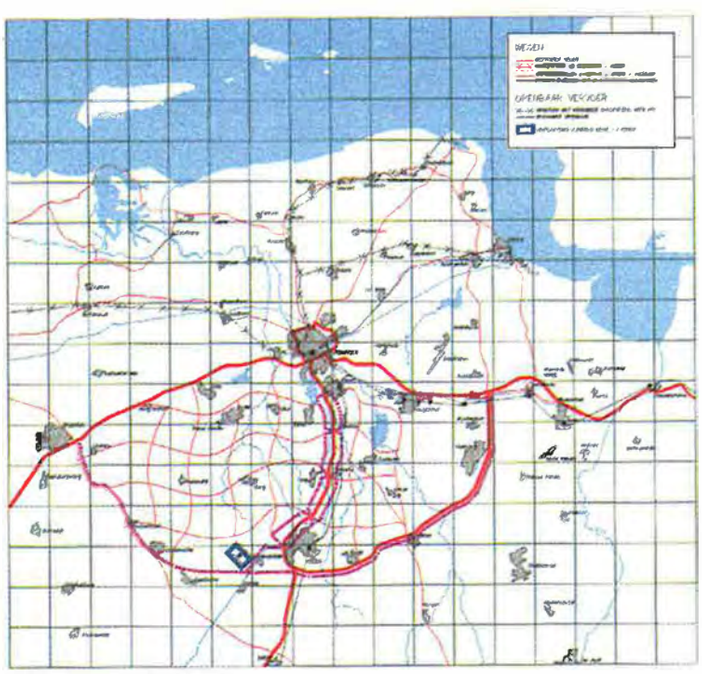
Naast deze drie groepen tekent zich een vierde af die vanwege de gronddruk elders in Nederland en de lagere grondprijzen in Noord-Groningen besluiten hun (veehouderij)bedrijf in deze regio te vestigen.

Dit zijn de strategieën voor de korte termijn. Op de iets langere termijn (10-20 jaar) zal de marktsituatie voor akkerbouwproducten weer aan kunnen trekken. Ook de diversiteit van te verbouwen producten neemt dan toe. Het resultaat is een toenemende diversiteit in het Groningse landbouwareaal.

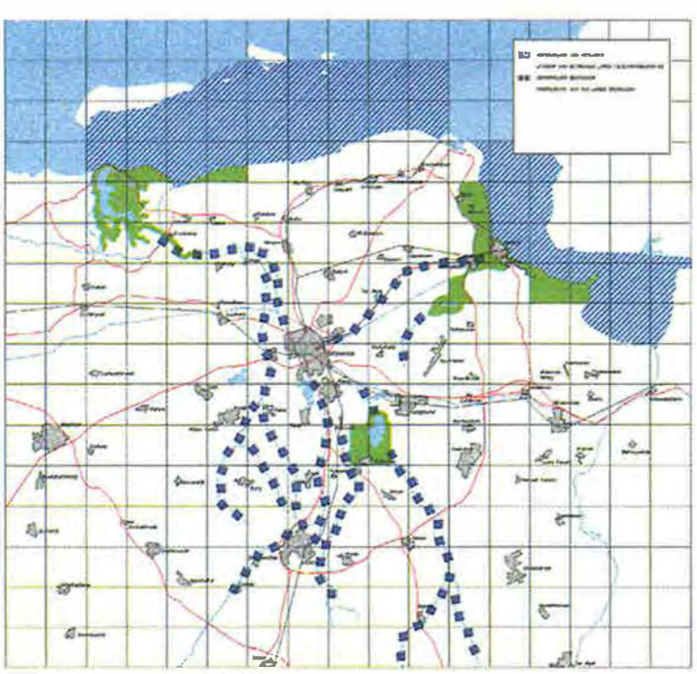
Natuur
Er worden op nationale en provinciale schaal geen andere initiatieven ontplooid dan degenen die op het huidige moment plaatsvinden, zoals het voltooien van landinrichtingsactiviteiten, of het realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur. Lokale initiatieven zetten de toon.
Natuurontwikkeling wordt ingezet op lokale kwaliteiten en is primair gericht op het verhogen van de interne meerwaarde van projectontwikkelaars in het landelijk gebied.
In het kaartbeeld zijn drie omvangrijke 'eilandprojecten' zichtbaar waar sprake is van een integrale inzet van investeringen gericht op natuur, bos, water, wonen en recreatie. Het gaat hier om de projecten Lauwersmeer, Schildmeer, en Zuidlaardermeer.

Naast de drie watergebonden projecten die cartografisch ook duidelijk gelokaliseerd zijn, zullen in de huidige akkerbouwgebieden, hoewel op wat kleine schaal, zich kansen voor gaan doen voor de aanleg van productiebossen.

Recreatie
De mogelijkheden voor recreatie in het marktscenario zijn duidelijk gekoppeld aan een aantal verspreid liggende knooppunten die bedrijfsmatig geëxploiteerd worden: de watergebieden, de nieuwe bossen en de binnenstad van Groningen. Met de realisatie van de ecologische hoofdstructuur ontstaan ook nieuwe mogelijkheden voor natuurgerichte recreatie.



scenario: markt – mobiliteit



scenario: markt – landschap-ecologie

Bewoners in de omgeving spelen hierop in door onder andere eenvoudige verblijfsaccomodaties aan te bieden.

Landschappelijke effecten

De landbouwkundige vernieuwingen vinden vooral op bedrijfsniveau plaats. Dit leidt tot een mozaïek van verschillende vormen van landbouwkundig gebruik.
Er zal zowel sprake zijn van zowel schaalvergroting als schaalverkleining. Naast de meer traditionele akkerbouw- en veeteeltbedrijven ontstaan er enkele mammoetbedrijven. Op kleinere schaal komt er tuinbouw voor en worden productiebossen aangelegd.

De overheid bewaakt de milieukwaliteit primair in toetsende zin. De bedrijven voldoen zelf aan de gestelde normen van Algemene Milieukwaliteit. Alleen de elementen van de ecologische hoofdstructuur krijgen een bijzondere bescherming (waterhuishoudkundige isolatie).
Omdat de gemeenten de primaire verantwoordelijken zijn voor het wel en wee van de ingezetenen en zij hun interventies zullen richten op het verzachten van de nadelige effecten van de veranderingsprocessen, zullen er grote verschillen ontstaan tussen gemeenten met betrekking tot de landschapszorg. De gemeentegrenzen tekenen zich letterlijk in het landschap af. Het landschap wordt veel diverser en gefragmenteerder dan het huidige.
Ruimtelijke samenhang en regionale structuren krijgen weinig aandacht, lokale kleine en enkele omvangrijke projecten zullen zich als 'eilanden' in het gebied manifesteren. Vooral als gevolg van de ontwikkelingen in de woningmarkt ontstaat er een extreme landschappelijke tweedeling binnen de regio, gebaseerd op het fysieke voorkomen van zand- en kleibodems. Het zandlandschap van de kop van Drenthe zal over bijna het hele gebied een suburbane woonontwikkeling doormaken, gekoppeld aan de landschappelijke kwaliteiten die beschermd en lokaal verder ontwikkeld zullen worden.
In het kleilandschap is er zowel sprake van verpaupering als ook de eilandsgewijze projectontwikkelingen.

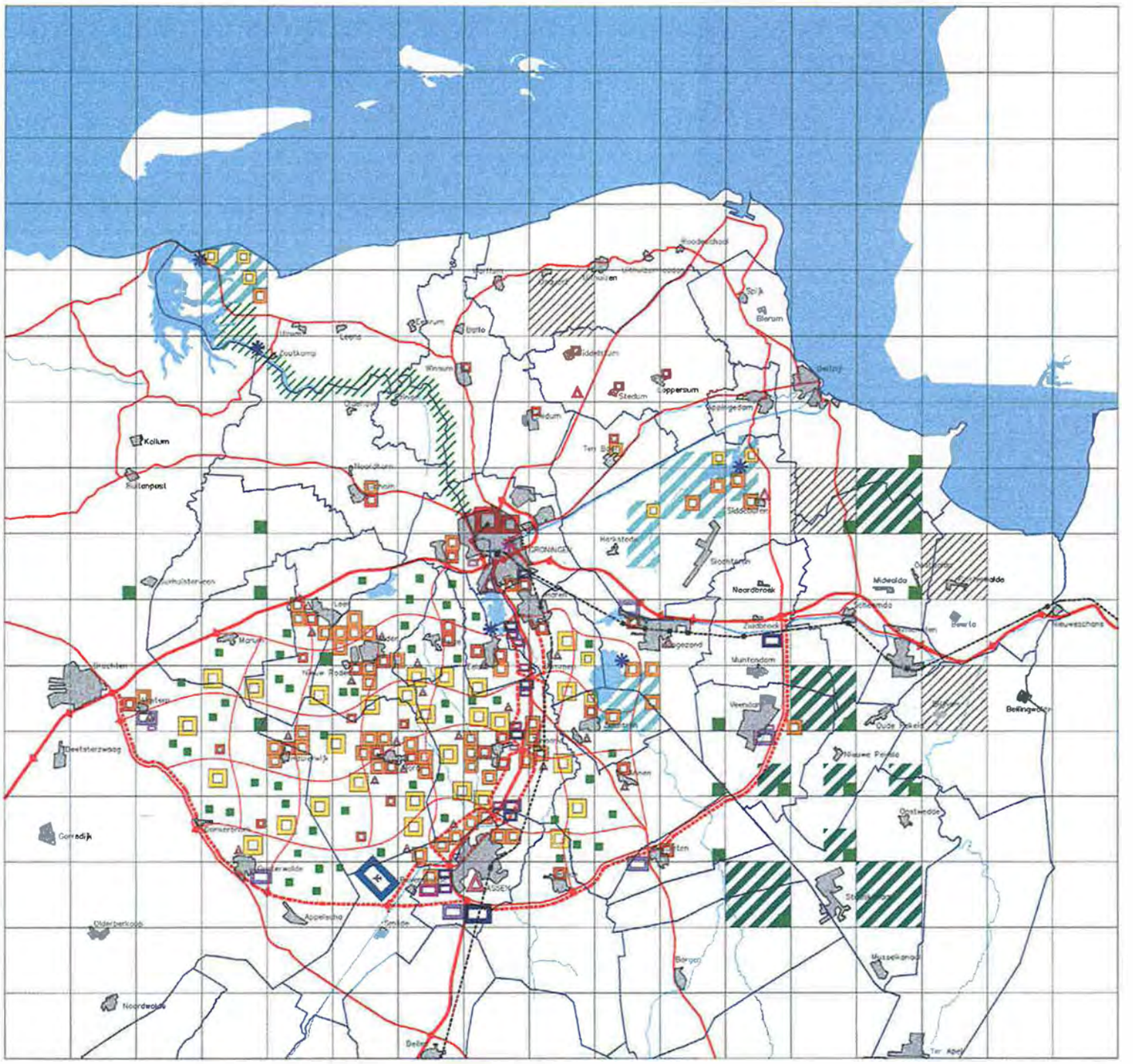
Planeconomie

Beschrijving

De overheid voert een passief grondbeleid en heeft daarom nauwelijks mogelijkheden om geld te verdienen. Er is minder aandacht voor de kwaliteit en duurzaamheid van de openbare voorzieningen. Gemeentelijke belastingen nemen hierdoor op de langere termijn toe. Dit geldt vooral voor de stadsgemeenten. De grens tussen grond- en bouwexploitatie vervaagt. De exploitatie van het openbaar vervoer komt meer en meer op eigen benen te staan, onrendabele lijnen worden opgeheven. Voorinvesteringen voor stads- en dorpsuitleg, (hoofd-) infrastructuur en voorzieningen worden geminimaliseerd.

Kansen en beperkingen

In de regio Groningen zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om een fijnmazig net van wegen aan te leggen. Vanwege de hoge kosten zal het steeds moeilijker worden om stadsvernieuwing te realiseren. Ook zullen integrale recreatieve en natuurontwikkelingsprojecten nauwelijks een kans krijgen door het ontbreken van financiële middelen. De grote concurrentie zal bij de productie van bouwrijpe grond leiden tot een daling van de opbrengsten.


Kollum
Ruttenpost
Delfzijl
Loppersum
Stedum
Bierum
Winsum
Leens
Ten Boer
Middelstum
Slochteren
Harkstede
Siddeburen
Noordbroek
Zuidbroek
Midwolda
Scheemda
Winschoten
Nieuweschans
Bellingwolde
Veendam
Wildervank
Muntendam
Veelerveen
Oude Pekela
Nieuwe Pekela
Onstwedde
Stadskanaal
Musselkanaal
Ter Apel
Gasselte
Gieten
Borger
Beilen
Roden
Norg
Annen
Zuidlaren
Haren
Groningen
Leek
Marum
Grijpskerk
Zevenhuizen
Roodeschool
Uithuizen
Uithuizermeeden
Warffum
Usquert
Delfzijl
Appingedam
Farmsum
Eemshaven
Oterdum
Garnwerd
Ulrum
Leens
Zoutkamp
Kloosterburen
Leermens
Oldehove
Noordwolde
Tolbert
Meeden
Westerbork
Beilerstraat
Hoogeveen
Nieuw Roden
Peize
Anloo
Gieterveen
Veenhuizen
Drouwen
Borger
Odoorn
Exloërmond
Klijndijk
Valthermond
Emmen
Nieuw-Amsterdam
Coevorden
Dalen
Sleen
Noordbarge
Nieuw-Dordrecht
Zwartemeer
Klazienaveen
Veenoord
Erica
Ter Apel
Musselkanaal
Onstwedde
Vlagtwedde
Bellingwolde
Oude Pekela
Nieuwe Pekela
Veendam
Wildervank
Muntendam
Veelerveen
Stadskanaal
Zuidbroek
Midwolda
Scheemda
Winschoten
Nieuweschans
Bellingwolde

Scenario 3: overheidssturing

Karakteristiek

De overheid neemt de teugels in handen en richt zich op kwaliteit voor de lange termijn. Naast beheersing van de mobiliteitsgroei nemen behoud en ontwikkeling van landschappelijke waarden een belangrijke plaats in. Aansluitend op de functionele samenhang vindt er een ruimtelijke afstemming op het niveau van de regio Groningen-Assen plaats. Er is sprake van een sterke collectieve ambitie.

Groningen-stad wordt een krachtige stad. Een tien minuten stad: vanuit alle nieuwbouwlocaties is het centrum in zeer korte tijd te bereiken. Investeringen in nieuwe infrastructuur moeten dit mogelijk maken (ringweg rond de hele stad, circuits van hoogwaardig openbaar vervoer). Naast Groningen-stad wordt, op iets beperktere schaal, ook nabij Assen een concentratie van functies gerealiseerd. Voor bestaande landschappelijk hoogwaardige gebieden is het beleid gericht op behoud. In de nabijheid van de stad ontstaan zones waar extensief wonen en landschapsontwikkeling worden geïntegreerd.

De realisatie van plannen of delen ervan kunnen haalbaar worden door bijdragen of subsidies. Deze plannen kunnen op hun beurt financieel bijdragen aan andere projecten. Bijvoorbeeld in de kosten van elementen die tevens in andere plannen een functie hebben. Ook kunnen de plannen een bijdrage leveren aan de kosten van voorzieningen, waarvan belang het nog hoger wordt ingeschat.
Het reguleren van dergelijke geldstromen en afwegen van de daarbij geldende belangen is een taak, die bij uitstek aan een openbaar lichaam als een overheid toebehoort.

Ruimtelijke structuur

Groningen-stad vormt het knooppunt van de ruimtelijke ontwikkelingen. In het bestaande stedelijk gebied vindt ingrijpende herstructurering plaats om stedelijke woonmilieuste kunnen realiseren en hoogwaardige kantoor- en bedrijvenlocaties. Hiermee wordt een schakering aan voorzieningen mogelijk gemaakt. De zone binnen de nieuwe ringweg vormt een geschikt gebied voor nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlocaties. Er worden drie hoogwaardige openbaarvervoercircuits gecreëerd in de vorm van een light-rail, die zorgen voor een verbinding met nieuwe gebieden voor stadsrand- en suburbaan wonen. De stedelijk-landschappelijke ontwikkelingszone wordt gerealiseerd in de gebieden ten oosten en westen van de stad.
In het noorden van de provincie ligt het accent op een geavanceerde agrarische ontwikkeling.
Ook in Assen vindt concentratie van wonen plaats. Buiten Groningen-stad, worden de concentraties van werken alleen geprojecteerd in Hoogezand-Sappemeer, Veendam en Assen.
Buiten de stedelijk-landschappelijke ontwikkelingszones zijn de inspanningen in het landelijk gebied gericht op het profileren van natuurlijke gradiëntzones (zandveen, zandklei, veenklei) en behoud van landschappelijke waarden.

Wonen

Beschrijving

Bij de woningbouwopgave is er sprake van een tweeledig evenwicht. Allereerst in de financieringscategorieën van de woningen en ten tweede in de verhouding tussen nieuwbouw en herstructurering van de bestaande voorraad. De woningbouwopgave concentreert zich bij Groningen-stad op de overgang zand-veenklei, bij Assen en bij enkele goed bereikbare kernen in het kleigebied.
Een geïntegreerde aanpak vanuit de stadsregio maakt voorinvesteringen mogelijk in omvangrijke stedelijk-landschappelijke ontwikkelingen. Die ontwikkelingen dienen als basis voor de stedelijke uitbreiding. Bij Groningen-stad spelen de landschappelijke gradiënten een rol bij bepaling van de uitbreiding. De beoogde differentiatie wordt versterkt door concentratie van hoge dichtheden bij HOV-lijnen in combinatie met de uitbouw van de ringweg rond de stad.
Wonen in extreem lage dichtheden vindt plaats binnen de landelijke gedeelten van de stedelijk-landschappelijke zone, gecombineerd met natuur en recreatie.
Voor de stedelijk-landschappelijke zones bij Assen is het bestaande landschapspatroon de leidraad voor uitbreidingen van wonen en bos.

Dorpskernen in het kleigebied met een goede, en in reistijd korte, verbinding met de stad krijgen uitbreiding bij de dorpsrand en verdichting binnen de bestaande bebouwing.

Kansen en beperkingen

Sleutelbegrippen zijn hier: planmatige keuze en beperking. Door goede, regionale, afstemming over de woningbouwproductie kan er een gedifferentieerd aanbod gerealiseerd worden. De stedelijk-landschappelijke ontwikkelingen worden gebaseerd op bestaande elementen in het landschap. Ze lenen zich voor een sterk gedifferentieerde uitbreiding met grote verschillen in dichtheid en woonvormen. De regio biedt voor elk wat wils.
Om de gewenste differentiatie te realiseren zullen alle deelnemers aan het proces van woningbouwproductie zich aan hun vastgestelde taak moeten houden.

Werken

Beschrijving

De overheid biedt minder ruimte voor grootschalige detailhandel. Kantoorlocaties worden zonder uitzondering binnen stedelijke gebieden geprojecteerd, op knooppunten van openbaar vervoer.
Groningen-stad en (in iets mindere mate) Assen bieden een breed en uitgebreid pakket aan typen vestigingslocaties. Daarbuiten vinden er belangrijke ontwikkelingen plaats in Hoogezand (grootschalig gemengd) en Veendam (grootschalig gemengd en transport en distributie); dit vanwege de goede bereikbaarheid en de mogelijkheden voor andere vervoermiddelen (water, rail).
In de buurt van de afslag Glimmen wordt, inspelend op de psychologische uitstraling van het vliegveld Eelde, een hoogwaardige vestigingslocatie ontwikkeld.

Kansen en beperkingen

De geprojecteerde locaties hebben *een* goede bereikbaarheid. Terreinen voor gemengde bedrijvigheid en voor transport en distributie zijn goed bereikbaar met de auto of bevinden zich op locaties waar in een verbetering van die bereikbaarheid is voorzien. Veel bedrijventerreinen zijn in of tegen Groningen-stad geprojecteerd. Om de bereikbaarheid hiervan te garanderen moeten hoge eisen worden gesteld aan (het moment van) investeringen in de stedelijke verkeersstructuur. Locaties voor kantoren en hoogwaardige bedrijven (de A en B-locaties in termen van het Vinex-locatiebeleid) zijn grotendeels in of aan de rand van de stad Groningen gesitueerd.
De gewenste differentiatie van bedrijfslocaties wordt in dit model redelijk bereikt. Omdat de beleidsdoelstellingen niet, of slechts beperkt, tegemoet komen aan de vraag naar perifere kantoor- en detailhandelslocaties, zullen in deze segmenten tekorten gaan ontstaan.
Vraag en aanbod van werklocaties sluiten in dit model redelijk op elkaar aan. Wel dreigt in Groningen-stad en op de as Groningen-Veendam een overaanbod en is er juist relatief weinig aanbod op de as Groningen-Assen en langs de nieuwe verbinding Assen-Veendam.

Verkeer en vervoer

Beschrijving

In dit scenario wordt het accent sterk gelegd op Groningen-stad. De infrastructuur wordt hierop aangepast: de zuidelijke rondweg wordt gerealiseerd en wordt zelfs voortgezet in een volledige ringweg rond de stad.

Het geleiden van de mobiliteit krijgt een sterke impuls door een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer in de vorm van lightrail op bestaand en nieuw spoor. De lightrail bestaat uit snelle, lichte voertuigen met halteafstanden van 1 à 2 km.

Dergelijke hoogwaardige openbaarvervoerscircuits komen ten oosten, zuiden en westen van Groningen-stad. Ze fungeren als drager van de stedelijke uitbreidingen. Op knooppunten van belangrijke autowegen en de HOV-circuits worden transferia opgericht.

De aanleg van de HSL met een halteplaats in Groningen-stad vormt voor het bovenregionale openbaar vervoer een belangrijke toevoeging.

Er is veel aandacht voor het fietsverkeer: kwalitatief hoogwaardige verbindingen tussen de nieuwe uitbreidingen en de stad.

Aan de (boven-)regionale verkeersstructuur wordt een nieuwe zuidelijke verbindingsweg toegevoegd in de vorm van de snelweg Assen-Veendam.

Kansen en beperkingen

De bereikbaarheid per auto wordt in dit scenario in Groningen-stad wel, maar daarbuiten niet noemenswaardig verbeterd. Met uitzondering van de ringweg rond Groningen-stad en de nieuwe verbinding Assen-Veendam worden er geen investeringen gedaan die de bereikbaarheid per auto in de regio doen toenemen.

De algehele mobiliteitsgroei zal als gevolg van de zeer compacte ruimtelijke ontwikkelingen in dit scenario relatief beperkt zijn.

Het openbaar vervoer heeft goede ontwikkelingskansen. Enerzijds wordt aanzienlijk in het openbaar vervoer geïnvesteerd waardoor de kwaliteit en het concurrentievermogen beter worden. Daarnaast worden ruimtelijke ontwikkelingen en openbaarvervoervoorzieningen in onderlinge samenhang ontwikkeld, waardoor het potentiële aanbod voor het openbaar vervoer hoger wordt.

In dit scenario vindt een sterke geconcentreerde ontwikkeling in en rond Groningen-stad plaats. De druk op het stedelijke verkeersnet wordt hierdoor groter. Toch wordt van dit scenario veel verwacht als het gaat om het oplossen van de huidige knelpunten. Dit als resultaat van de aanleg van een volledige ringstructuur rond Groningen-stad en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het gevolg is het optreden van een gunstige modal split-verschuiving.

De absolute toename van de invloed van verkeer en vervoer op het leefmilieu is in dit scenario beperkt. Dit is een gevolg van de geringe mobiliteitsgroei en het verhoogde aandeel van het openbaar vervoer. Wel kunnen door de compactere ruimtelijke ontwikkelingen spanningen ontstaan tussen verkeershinder en leefmilieu binnen de (vooral bestaande) stedelijke gebieden.

Het risico van het doen van de noodzakelijke investeringen is hoog. Vooral voor de HOV-circuits zijn forse voorinvesteringen noodzakelijk. Weliswaar zijn er ingroeimodellen mogelijk, toch zal vanaf het begin het openbaar vervoer van een goede kwaliteit moeten zijn om het een belangrijke positie te kunnen laten innemen in het woon-werkpatroon.

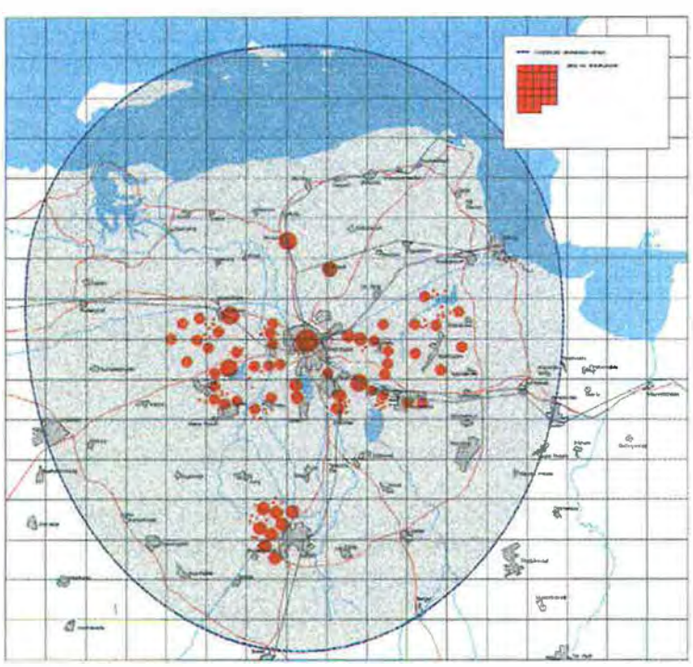
Voorzieningen

Beschrijving

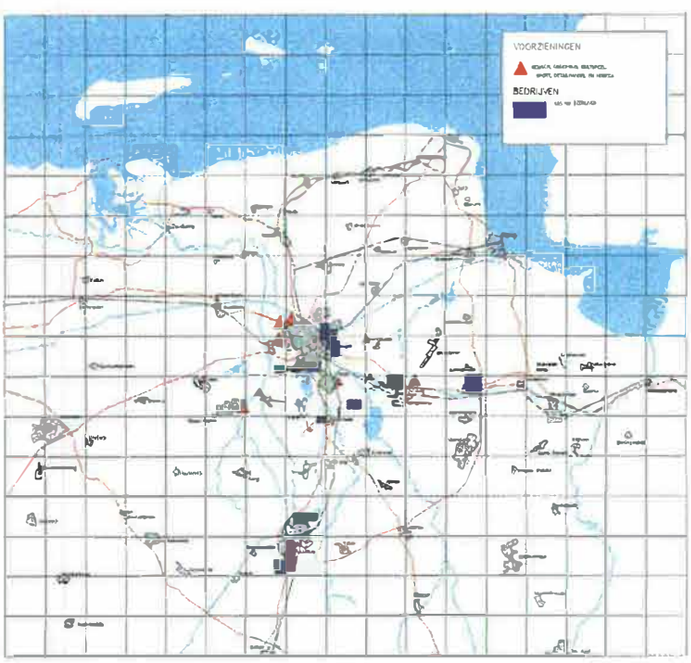
De sleutelbegrippen zijn hier: hoogwaardig, hiërarchie van kernen, gedifferentieerd aanbod, geconcentreerd, goed bereikbaar voor iedereen. Groningen-stad gaat haar positie als centrum van de regio verder verstevigen. Universiteit en ziekenhuis zijn daarbij zeer belangrijk. Om de positie van de binnenstad van Groningen te versterken wordt er slechts in zeer beperkte mate ruimte geboden voor grootschalige detailhandelvestigingen aan de rand van de stad. Assen, Roden en Hoogezand-Sappemeer ondersteunen de positie van de stad Groningen. De overige centra krijgen slechts beperkt de mogelijkheid om zich te ontwikkelen om overaanbod te voorkomen.

Kansen en beperkingen

De bestaande hiërarchie tussen de kernen kan worden versterkt door het woningbouwbeleid. Door mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen te beperken wordt het ontstaan van wegkwijnende centra voorkomen. Groningen-stad krijgt volop de mogelijkheid om haar positie als regionaal voorzieningencentrum te versterken. Dit geeft de regio een gezicht.



scenario: sturing – volkshuisvesting



scenario: sturing – voorzieningen en bedrijvigheid

Landbouw

Centraal in dit scenario staat de ontwikkeling van een nieuwe regionale identiteit. Landbouwbedrijven gaan meer samenwerken en exploiteren de sterke eigenschappen van de regio: een goede hoofdinfrastructuur, goede externe agrarische productieomstandigheden, een schoon milieu, rust, ruimte en gunstige grondprijzen.

De samenwerking is gericht op de ontwikkeling van een regionaal 'keurmerk'. Dat keurmerk staat voor schoon geproduceerde, kwalitatief hoogwaardige landbouwproducten, die in de streek worden verwerkt en/of gedistribueerd.

Akkerbouw- en veeteeltbedrijven zoeken naar mogelijkheden om van elkaars sterke punten te profiteren. De uitwisseling van mest en ruwvoer wordt geregeld. Er wordt een netwerk opgezet dat zich richt op de ontwikkeling van goede relaties tussen producenten, toeleveranciers en afnemers. Deze ontwikkeling levert een redelijk permanent concurrentievoordeel op, met als eindresultaat: integrale teeltverwerking en marketing van gewassen tot half- of eindproducten binnen de regio. Deze agrarische vernieuwing krijgt vooral gestalte binnen de driehoek begrensd door het Lauwersmeer, Groningen en Delfzijl.

Natuur

Natuurbescherming en natuurontwikkeling van de streek zijn gericht op de typische systeemeigenschappen van de regio.

De macrogradiënt, de overgang van het droge Drentse plateau naar de lage kleigebieden ten noorden van de stad Groningen, wordt ecologisch tot expressie gebracht.

Daarnaast zal de regionale overheid proberen om bos- en natuurontwikkeling te combineren met de nieuwe woonmilieus en grootschalige waterwinningsprojecten.

Deze beide ambities komen bij elkaar in de oost- en westflanken van de stad Groningen.

Na een integraal stedelijk en landschappelijk ontwerp komt een samenhangend natuurgebied tot ontwikkeling dat bestaat uit een mozaïek van natte kwelmoerassen, meren en beekdalen, bossen en landgoederen.

De kwelmilieus en de meren kunnen zich ontwikkelen door het verdwijnen van de diepe waterwinningen in de heuvelrug en langs de flanken daarvan. In plaats daarvan wordt het overschot aan schoon oppervlaktewater gewonnen dat, wat de hoeveelheid betreft, ruimschoots de grondwaterwinningen kan compenseren.

Recreatie

Het toeristische en recreatieve imago van de regio Groningen wordt onder de aandacht gebracht via een gemeenschappelijke marketing.

Het imago wordt verder ontwikkeld op basis van het concept: de stad Groningen als culturele parel van het noorden, omgeven door zeer verschillende landschapstypen.

High-tech landbouwgebieden in het noorden; nieuw ontwikkelde woon-natuurlandschappen in het oosten en westen; wonen in het bestaande en goed beschermde bosmozaïek; landschappen in het zuiden.

Naast bijzondere recreatieve voorzieningen gekoppeld aan de stad en de verschillende landschapstypen, is een samenhangend stelsel van extensieve recreatieve paden en gemeenschappelijke gebruiksmogelijkheden gecreëerd.

Landschappelijke effecten

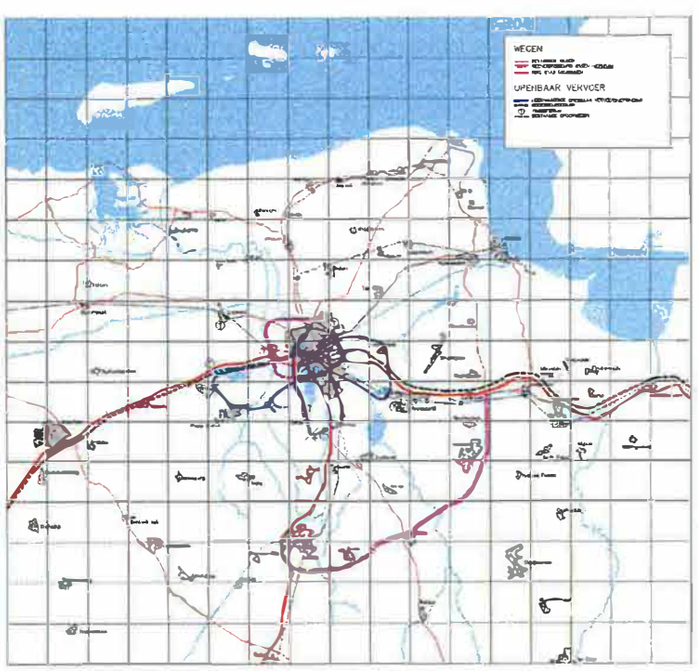
Door de ontwikkelingen in de sectoren landbouw, natuur en wonen en recreatie ontstaat er een landschappelijke structuur die gekenmerkt wordt door uitbouwen en verankeren van karakteristieken die specifiek zijn voor de regio. Een compacte stad Groningen omgeven door heel verschillende landschappen. De landschappelijke basisverschillen (hoog, laag, droog, nat, voedselrijk, voedselarm) vormen de regionale basis voor een duurzame gebiedsontwikkeling.

Planeconomie

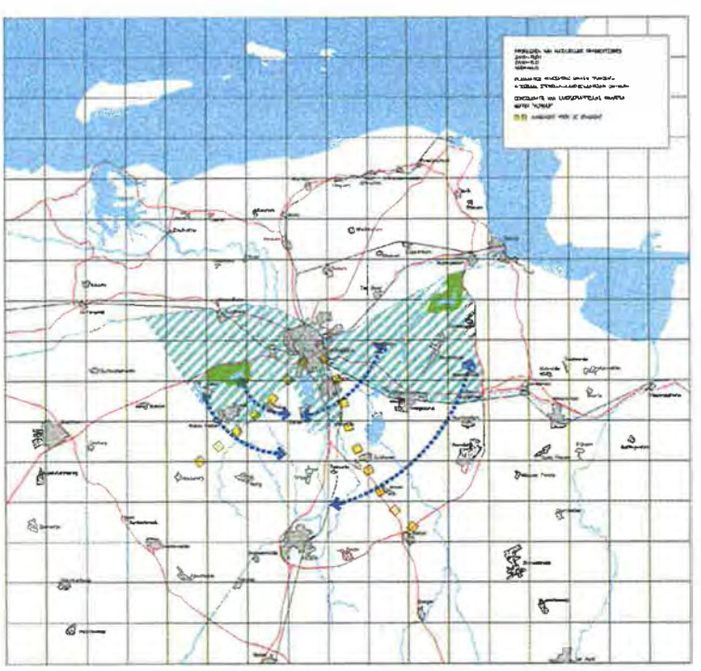
Beschrijving

In het sturingsscenario wordt verondersteld, dat de overheid een leidende, sterk regulerende rol speelt. Het streven is een optimale balans tussen offers en inkomsten over een langere termijn, zowel materieel als immaterieel.

Sterk commercieel denken en inspelen op trends in de samenleving is daarbij van cruciaal belang. Het tijdig realiseren van openbare voorzieningen en infrastructuur is eveneens zeer belangrijk. Hier-



scenario: sturing – mobiliteit

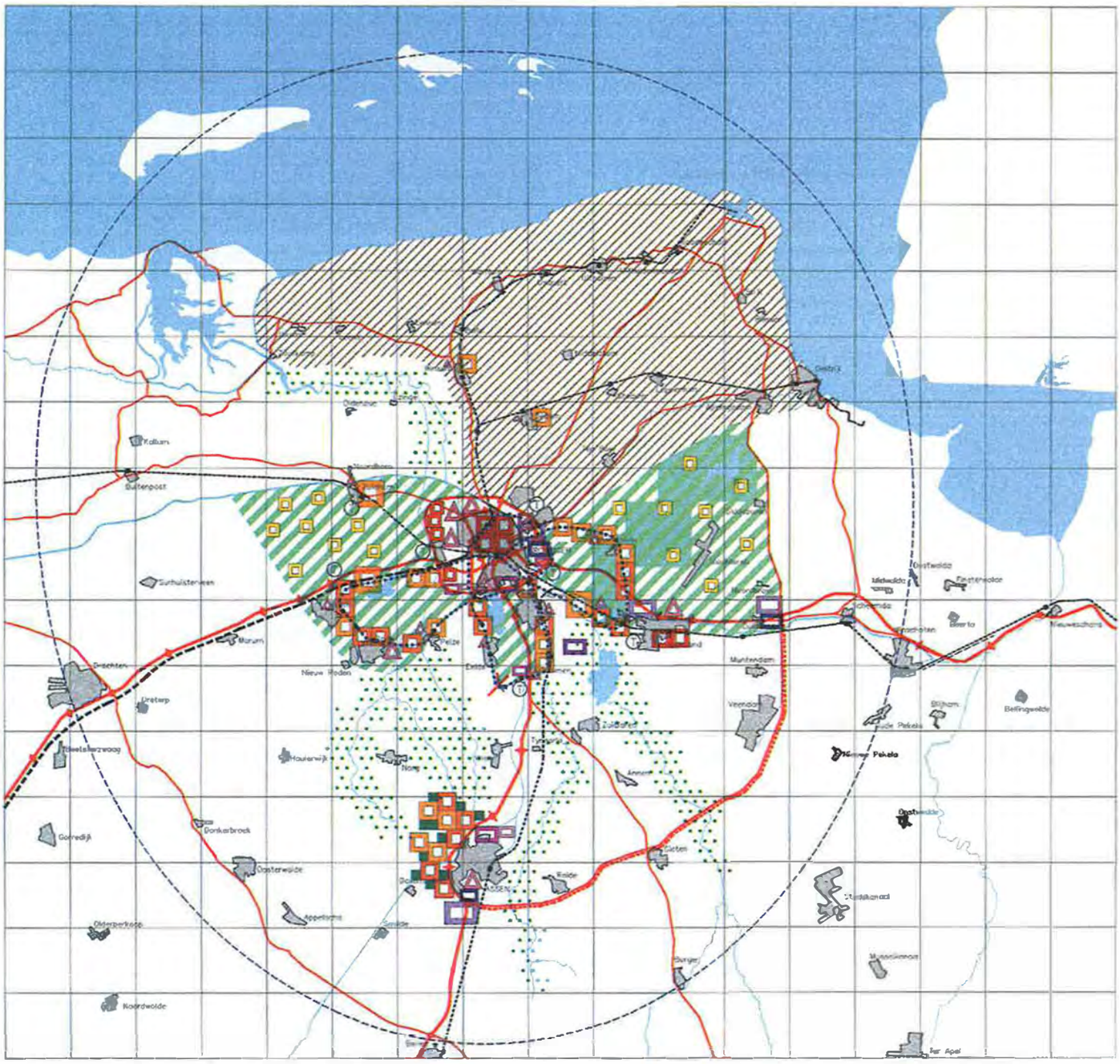


scenario: sturing – landschap-ecologie

voor zijn hoge voorinvesteringen noodzakelijk, waaraan de nodige risico's verbonden zijn.
De planontwikkeling en de financieel-economische verantwoordelijkheid wordt op regionaal niveau georganiseerd.
Particuliere participanten worden bij het ontwikkelen van de gebieden geleid door strakke overeenkomsten. In deze overeenkomsten worden de kwaliteit, duurzaamheid en betaalbaarheid van de van tevoren gedefinieerde producten vastgelegd.

Kansen en beperkingen

Voor zowel stedelijke als niet-stedelijke gebieden kan een evenwichtige woningdifferentiatie worden ontwikkeld met de voorzieningen, die daarbij horen. Onrendabele projecten worden gedeeltelijk gefinancierd door degene die wel rendabel zijn.
Concurrentie-effecten bij de productie van bouwrijpe grond worden minimaal gehouden.
De bescherming van zwakkere commerciële voorzieningen wordt mogelijk gemaakt. Dit in verband met:
- de stabiliteit van de woongebieden en
- de handhaving van de huidige functies van de stad Groningen in de regio.



WONEN

400 HA STEDELIJK: 300 HA STAD GRONINGEN
100 HA HOOGEZAND

850 HA STADSRAND: 250 HA LEEK / ROODE
200 HA GLIMMEN / ZUIDLAK
250 HA ASSEN
250 HA HOOGEZAND

1900 HA SUBURBAAN: 80 HA BEDUM
30 HA WINSUM
100 HA ZUIDHORN
100 HA GLIMMEN
280 HA GRONINGEN
280 HA ASSEN
900 HA HOOGEZAND
150 HA LEEK
950 HA HARKSTEDE
50 HA PEIZE

400 HA EXTENSIEF LAGE DICHTHEID: 220 HA (4 X 80) [illegible]
OOSTFLANK MUNTE EN SCHILDMEER
280 HA (8 X 25 HA) LANDELIJK WONEN

VOORZIENINGEN

MEDISCH, ONDERWIJS, CULTUREEL, SPORT, DETAILHANDEL EN HORECA.

BEDRIJVEN

80 HA TOPLOKATIE: HOOGEZAND

70 HA TOPLOKATIE: STADSRANDGEBIED GRONINGEN

190 HA HOOGEZAND: 4 X 40 HA GRONINGEN
1 X 70 HA ASSEN

430 HA GROOTSCHALIG GEMENGD: 90 HA GRONINGEN (SNELWEG + WATER)
85 HA HOOGEZAND
90 HA ZUIDBROEK
150 HA ASSEN

36 HA GROOTSCHALIG DETAIL: 3 HA GRONINGEN
33 HA ASSEN

175 HA TRANSPORT & DISTRIBUTIE: 65 HA ZUIDBROEK
85 HA GRONINGEN
45 HA ASSEN

INFRASTRUCTUUR

HOOGWAARDIGE OPENBAAR VERVOERSVERBINDING
WEGVERBREDING ASSEN–MEPPEL
HOOFDWEGENSTELSEL
TRANSFERIUM
RING STAD GRONINGEN

LANDELIJK GEBIED

RECREATIE

NATUUR ONTWIKKELING – RECREATIEF BELEEFBAAR MAKEN
– OOSTFLANK HUNZE LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN

VOORZIENINGEN

3 DORP, STREEKPLAAT

TRANSFORMATIE AGRARISCHE BEDRIJFSRUIMTE

[illegible]

RECREATIEONTWIKKELING RECREATIEF
NATUURONTWIKKELING SPORTIEF EN BOS LANGS HUNZE
GLAZENBOSCH LAND/TUINBOUW

BEHOUD LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN MET GEBIEDSVISIE

GEAVANCEERDE AGRARISCHE ONTWIKKELING

BOS + GRIEN EN STRUKTUUR ASSEN

Bijlage 2
startconvenant

Startconvenant 'Regio Groningen 2005-2030'

De colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe, de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Assen, Bedum, Eelde, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Peize, Roden, Slochteren, Ten Boer, Vries, Winsum, Zuidhorn en Zuidlaren;
in vergadering bijeen op 3 juni 1996 te Haren,

Overwegende dat:
Het stedelijk knooppunt Groningen een belangrijke rol vervult op het gebied van werkgelegenheid en voorzieningen;

In de streekplannen van de provincie Groningen en van de provincie Drenthe en het structuurplan 'De stad van straks' de ambities voor de periode tot 2005 worden geschetst;

Het noodzakelijk is om over de horizon van 2005 heen te kijken om de economische positie en de verbetering van het woon- en leefmilieu van de gehele regio actief te kunnen begeleiden;

Het kabinet, in verband met het te ontwikkelen beleid op de bestuurlijke organisatie, de provincie Groningen heeft verzocht een lange termijn visie te ontwikkelen op de stad Groningen als C20 gemeente;

Een door de regio gedragen lange termijn visie belangrijke bouwstenen zal leveren voor zowel rijks (onder andere vijfde nota Ruimtelijke Ordening) als provinciaal (nieuwe streekplannen) als gemeentelijk beleid;

De notitie van stad en provincie Groningen 'Toekomstige positie van de stad Groningen' basismateriaal bevat voor de toekomstige ontwikkeling;

De door BVR en Heidemij Advies uitgevoerde 'Quick Scan' en de door betrokken regiogemeenten gegeven reacties duidelijk maken dat een regionaal gecoördineerde aanpak van dit project een belangrijke meerwaarde in planvorming zal opleveren;

De belangen welke aan de orde zijn de grenzen van provincie Groningen overschrijden.

Volgens eerdere gezamenlijke studies er een ruimtelijk-economische relatie bestaat tussen het grondgebied van de deelnemende partijen;

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de onderhavige regio de zogenaamde T-structuur (A7/A28) van bijzondere betekenis is;

Alle deelnemers een gelijkwaardige positie in het project innemen;

De door de gemeente Assen geformuleerde optie voor een stadsgewest Groningen-Assen de beweegreden voor deelname van deze gemeente aan dit project is;

Deze overeenkomst onverlet laat de verantwoordelijkheid van de colleges ten opzichte van de provinciale staten, respectievelijk de gemeenteraden.

Komen overeen dat:

Een project 'Toekomstige positie van de regio Groningen' wordt uitgevoerd;

Het project inzicht geeft in welke bestuurlijke organisatie wenselijk is voor de implementatie van de lange termijn visie;

Gedurende het project een actieve bestuurlijke deelname en uiteindelijk commitment met de uitkomst wordt nagestreefd;

Ten behoeve van het project een stuurgroep, een planteam en een ambtelijke en bestuurlijke klankbordgroep worden ingesteld;

Voor het overige de organisatie ter hand wordt genomen zoals door de BVR te Utrecht beschreven in het als bijlage bij deze overeenkomst behorende Plan van Aanpak;

De deelnemers zich inspannen om zowel bestuurlijk als ambtelijk actief te participeren in het proces;

De kosten van het project worden gedragen door provincie en stad Groningen, waarbij de provincie optreedt als opdrachtgever;

Gestreefd zal worden naar een maximaal gedragen eindresultaat dat volgens planning in oktober 1996 zal worden vastgesteld in een slotconferentie;

In dit project zullen samenwerken de provincie Groningen, de provincie Drenthe en de gemeenten: Assen, Bedum, Eelde, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Peize, Roden, Slochteren, Ten Boer, Vries, Winsum, Zuidhorn en Zuidlaren.

Getekend te Haren d.d. 3 juni 1996,

Gedeputeerde staten van de provincie Groningen

Gedeputeerde staten van de provincie Drenthe

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Assen

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Bedum

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Eelde

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Groningen

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Haren

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Hoogezand-Sappemeer

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Leek

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Peize

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Roden

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Slochteren

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Ten Boer

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Vries

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Winsum

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Zuidhorn

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Zuidlaren

Bijlage 3
slotconvenant

Slotconvenant Regio 'Groningen-Assen 2030'

Dit convenant wordt aangegaan door de colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe en de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Assen, Bedum, Ten Boer, Eelde, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Peize, Roden, Slochteren, Vries, Winsum, Zuidhorn en Zuidlaren (verder te noemen: partijen). Het aangaan van dit convenant geschiedt onder voorbehoud van instemming door de respectievelijke raden en staten. Partijen verplichten zich daarom dit convenant en de bijlage, met de daarbij behorende vier kaarten, zo spoedig mogelijk met een positief advies voor te leggen aan- en te bepleiten bij de betrokken raden en staten en te bevorderen dat de raden en staten vóór 1 maart 1997 in een besluit vastleggen dat zij zich verbinden aan de in dit convenant opgenomen afspraken en zullen meewerken om tot uitwerking en uitvoering van de ontwikkelingsvisie te komen.

Aanleiding voor het sluiten van een convenant ligt in de erkenning van partijen dat binnen het gebied van de regio Groningen-Assen op meerdere beleidsterreinen sprake is van een grote mate van samenhang. De regio Groningen-Assen omvat het grondgebied van de deelnemende gemeenten. Gelet op de bestaande en verwachte knelpunten en ontwikkelingen willen partijen zich gezamenlijk inzetten voor een optimale ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van de regio, vanuit de overtuiging dat samenwerking meerwaarde heeft voor de regio en daarmee voor de individuele deelnemers aan het project.

Partijen willen met dit convenant tot bindende afspraken komen over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied van de regio Groningen-Assen tot het jaar 2030.

Partijen verklaren in te stemmen met de regionale ontwikkelingsvisie zoals beschreven in de bij dit convenant behorende bijlage, die hiervan onlosmakelijk deel uitmaakt.

Partijen verklaren met de ondertekening van dit convenant dat zij actief zullen deelnemen aan de verdere uitwerking van de regionale ontwikkelingsvisie en zullen meewerken aan de realisering ervan binnen de overeengekomen termijnen, als aangegeven op de bij de bijlage behorende faseringskaarten 2010, 2020 en 2030.

Voorfase

Ter uitwerking van de kabinetsnotitie 'Vernieuwing bestuurlijke organisatie" van 15 september 1995 heeft de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken aan het college van Gedeputeerde Staten van Groningen verzocht te inventariseren of het gewenst is de gemeente Groningen, een van de zogenoemde C20-gemeenten, door middel van gemeentelijke herindeling te versterken. Daarop heeft de provincie Groningen samen met de gemeente Groningen een notitie opgesteld 'Toekomstige positie van de stad Groningen'. Deze notitie vormde de aanleiding voor nader overleg tussen partijen. Tevens heeft de provincie Groningen BVR verzocht een 'second opinion', later geheten 'quick scan' uit te voeren op de notitie.

De vier belangrijkste conclusies van de 'quick scan' waren:

1. niet de stad, maar de regio moet als uitgangspunt worden genomen;
2. de concurrentiepositie van de regio moet duidelijk in beeld worden gebracht: waarin onderscheidt de regio Groningen zich van vergelijkbare regio's?
3. de regionale ontwikkelingsvisie moet een integratie bewerkstelligen tussen alle relevante sectoren;
4. tegelijk met het planvormingsproces moet voldoende bestuurlijk draagvlak worden gecreëerd. Dat maakt het nodig, dat de betrokken bestuurders (van gemeenten, provincies en waar relevant het rijk) vanaf de eerste fase een nadrukkelijke rol spelen in het planvormingsproces.

Op 3 juni 1996 hebben partijen te Haren een startconvenant ondertekend. Door deze ondertekening hebben partijen zich verplicht actief deel te nemen aan de ontwikkeling van een lange termijn visie voor het grondgebied van de deelnemende gemeenten, waarvan het eindresultaat in een slotconferentie zal worden vastgesteld.

Overwegingen

Partijen achten het noodzakelijk dat de regionale ontwikkelingsvisie op hoofdlijnen verder wordt uitgewerkt tot een integrale ontwikkelingsvisie voor de lange termijn, waarin duidelijkheid wordt gegeven over het eindperspectief, over de fasering in de uitvoering en de prioriteitstelling binnen de uitvoeringsfasen en over de positionering van partijen binnen dit proces. Realisering van het streefbeeld staat of valt met heldere afspraken over fasering, financiering en handhaving. De inzet daarbij is dat het niet meer moet gaan om lokale problemen, maar om een regionale opgave.

Samenhang en integrale afweging, waarbij alle relevante sectoren worden betrokken, wordt van cruciaal belang geacht om tot hoogwaardige, kwalitatief gedifferentieerde woonomgevingen te komen, om een efficiënte verkeers- en vervoersstructuur te laten ontstaan, om economische kansen te creëren en beter te kunnen benutten en om de kwaliteiten van natuur en landschap te versterken.

Partijen zijn daarbij van oordeel:

- dat de nationale en interprovinciale betekenis van de stad Groningen behouden en waar mogelijk versterkt moet worden;
- dat de provinciale en regionale centrumpositie van de stad Assen in stand moet blijven en waar mogelijk versterkt moet worden;
- dat de gemeenten Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer een essentiële rol moeten hebben in de ondersteuning van de positie van de stad Groningen;
- dat in de noordelijke delen van de gemeenten Eelde en Haren woningbouw in een suburbane setting gerealiseerd wordt ten behoeve van de woningbouwtaakstelling van de stad Groningen, waarbij rekening zal worden gehouden met de aanwezige natuurlijke waarden;
- dat de kernen Bedum, Zuidhorn, Winsum en Ten Boer een schakelfunctie hebben in het overgangsgebied tussen het stedelijk milieu en het landelijk gebied voor wat betreft wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen en een primaire taak hebben in het bieden van perspectief voor het landelijke gebied,

waarin deze dorpen een kernfunctie hebben. De omvang van de woningbouw dient door deze criteria te worden bepaald;
- dat de gemeenten Peize, Vries, Zuidlaren, Slochteren, Zuidhorn, Winsum, Eelde, Haren, Roden en Leek een belangrijke verantwoordelijkheid hebben voor het ontwikkelen en beheren van de natuurwaarden in hun landelijk gebied.

De ontwikkelingsvisie

In opdracht van de provincie Groningen is door BVR, stedelijke adviseurs en management bv, in samenwerking met de deelnemende gemeenten en provincies, onderzoek gedaan naar de meest gewenste ruimtelijke inrichting van de regio Groningen-Assen, met als eindperspectief de situatie in 2030. De uitkomst van het onderzoek is neergelegd in het rapport 'Regio Groningen-Assen 2030' (verder: het rapport). Dit rapport, dat als achtergronddocument dient, is opgesteld op verantwoordelijkheid van BVR.

Partijen onderschrijven de hoofdlijnen van de regionale ontwikkelingsvisie, zoals neergelegd in de bij dit convenant behorende bijlage en op vier kaarten (de regiovisie en de drie faseringskaarten: 2010, 2020 en 2030). De kaarten geven de gewenste ontwikkelingsrichting aan, die bij de ondertekening van het convenant noodzakelijkerwijs nog een globaal karakter hebben.

Partijen zijn van oordeel, dat de regio met de verdere uitwerking van de thans voorliggende ontwikkelingsvisie, als omschreven in de bijlage, en de daarop volgende realisering, nieuwe kansen creëert en daarmee de positie van de regio optimaliseert. Partijen zijn daarbij overtuigd van de noodzaak om tot bindende afspraken over de nadere uitwerking en de realisering van de ontwikkelingsvisie te komen, alsmede over het creëren van een adequaat uitvoeringskader.

Afspraken

De in de bijlage op hoofdlijnen beschreven ontwikkelingsvisie zal op zo kort mogelijke termijn nader worden uitgewerkt, waarna gefaseerd uitvoering zal worden gegeven aan het voor 2030 vastgelegde streefbeeld.

Partijen verplichten zich om voor het eigen grondgebied de inzet en bijdragen te leveren die nodig zijn om tot een succesvolle uitvoering van de ontwikkelingsvisie te komen.

1. Uitwerking en fasering ontwikkelingsvisie

a. Vóór 1 januari 1997 wordt een plan van aanpak met de begroting en de inrichting van de de projectorganisatie opgesteld.

b. Het nader uitwerken van de ontwikkelingsvisie start op 1 maart 1997 of zoveel eerder als mogelijk. De provincies Groningen en Drenthe nemen het initatief voor de uitwerking. Partijen verbinden zich constructief bij te dragen aan de uitwerking van de ontwikkelingsvisie. Uitgangspunt is dat de uitgewerkte ontwikkelingsvisie vóór 1 maart 1999 in juridische kaders vastgelegd is, de ruimtelijke component in een interprovinciaal streekplan[1].

c. De gemeenten verplichten zich om, voor zover nodig, binnen twee jaar na vaststelling van het onder punt b. genoemde interprovinciale streekplan tot wijziging en vaststelling van hun bestemmingsplannen te komen en hun beleid op de ontwikkelingsvisie af te stemmen.

Effectuering ontwikkelingsvisie

d. Het proces om binnen de kaders van de ontwikkelingsvisie tot realisering ervan te komen zal zo spoedig mogelijk worden gestart. Hiervoor zal een uitvoeringsorganisatie worden ingericht.

De uitgewerkte ontwikkelingsvisie zal in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:
- een uitgewerkt woningbouwprogramma, inclusief toedeling aan gemeenten;
- een verkeers- en vervoersplan voor voetgangers- en fietsverkeer, openbaar vervoer en automobiliteit;
- een kader voor het te voeren economisch beleid, waaronder de landbouw;
- de uitwerking van de landschappelijke en waterhuishoudkundige ontwikkeling, op een zodanig niveau, dat gewenste kwaliteit, investering, financiering en beheerskosten inzichtelijk zijn gemaakt.

Onder meer over de volgende aspecten zullen afspraken worden vastgelegd:
- een fasering van de uitvoering met als uitgangspunt de ontwikkelingsvisie;
- een het gehele plan omvattende globale, steeds bij te stellen exploitatie-opzet, in verantwoordelijkheid gedragen door alle deelnemende partijen ;
- verevening tussen winst- en verlieslocaties;
- de mogelijke verdeling van inkomsten uit heffingen en belastingen ingeval een deel van de stedelijke woningbouwopgave op grondgebied van een aanliggende gemeente wordt gerealiseerd;
- het beschikbaar komen en de verdeling van (externe) geldstromen en de mogelijkheden tot het aanwenden van overige (financiële) instrumenten;
- het uitbreiden van het werkingsgebied van het stadsgewestelijk instrumentarium tot het grondgebied van de gemeente Assen, waarvoor extra financiële middelen beschikbaar dienen te komen;
- over de gemeenten die de Wet voorkeursrecht gemeenten kunnen toepassen.

2. Gevolgen voor bestaand beleid

Partijen verbinden zich om vóór 1 juli 1997 na te gaan in hoeverre bestaande en nieuwe plannen en ontwikkelingen de realisering van de ontwikkelingsvisie in de weg staan of deze kunnen doorkruisen. Partijen verklaren zich bereid om ontwikkelingen die te veel afwijken van de regionale ontwikkelingsvisie te voorkomen of bij te stellen. De beide provincies treden hierbij regisserend op.

3. Organisatie

In fase a., genoemd onder 1., zal de bestaande projectorganisatie, bestaande uit onder andere stuurgroep en bestuurlijke klankbordgroep, gehandhaafd blijven.
In het vóór 1 januari 1997 op te stellen plan van aanpak zal de projectorganisatie voor fase b. worden opgenomen. Uitgangsprincipe hierbij blijft dat voor alle deelnemende partijen posities worden gewaarborgd om hun belangen te kunnen behartigen.

Op of rond 1 maart 1999 zal de voortgang van het project worden beoordeeld en zal de voor fase c. in te richten projectorganisatie worden vastgesteld.

4. Financiën

De organisatiekosten voor fase a. en b. van het project, op basis van de bij het plan van aanpak behorende begroting, worden door partijen gedragen volgens de verdeling: provincie Groningen 35%, provincie Drenthe 35%, de gemeente Groningen 15%, de gemeente

1) In Drenthe eventueel als onderdeel van een provinciaal omgevingsplan

Assen 5%, de overige gemeenten samen 10%, verdeeld naar rato van het aantal inwoners, teldatum 1 januari 1997. Daartoe zal tevoren in onderlinge overeenstemming een projectplan worden opgesteld. De provincie Groningen voert het financieel beheer van het project.

5. Bestuurlijke organisatie

In het startdocument van 3 juni 1996 is bepaald dat het project om tot een ontwikkelingsvisie te komen ook inzicht zal geven over de bestuurlijke organisatie die wenselijk is voor de implementatie van deze visie.

Partijen zijn van oordeel, dat door de in dit convenant vastgelegde afspraken een wijziging van de bestuurlijke organisatie om tot een geslaagde realisering van de ontwikkelingsvisie te komen niet nodig of gewenst is. Dit oordeel omvat niet de grenswijziging tussen de gemeenten Groningen en Eelde voor het gebied Piccardthof, waarover reeds besprekingen gaande zijn.

6. Geschillenregeling

Indien zich gedurende de looptijd van dit convenant verschil van mening voordoet over de interpretatie van gemaakte afspraken, over de deelname van partijen aan een projectonderdeel en/of de inzet die daarbij van partijen wordt gevraagd, over de wijze van uitvoering en de inspanning die in dat verband van individuele partijen wordt verlangd, zal de de hierna aangegeven geschillenregeling worden gevolgd.

a. De stuurgroep, genoemd onder 1. sub a, of de voor een volgende fase door partijen aan te wijzen rechtsopvolger van de stuurgroep, wordt door de meest gerede partij gevraagd een uitspraak in een geschil te doen in situaties als hiervoor genoemd. Dit geldt ook voor geschillen van organisatorische aard.
b. Van een geschil is sprake sprake indien tenminste één partij dit als zodanig benoemt.
c. Voor de behandeling van geschillen wordt door de stuurgroep een procedureregeling opgesteld.
d. Indien (een) partij(en) zich in het oordeel van de stuurgroep niet kan (kunnen) vinden kan door deze partij (partijen) beroep worden ingesteld door een arbitraal vonnis te vragen. De bepalingen uit het Burgerlijke Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering betreffende arbitrage zijn hierop van toepassing.
   Partijen (appellant en de stuurgroep) proberen tot overeenstemming te komen over de te benoemen arbiter.
   Kunnen partijen geen overeenstemming bereiken over de te benoemen arbiter dan zullen beide partijen ieder een eigen arbiter aanwijzen en zullen de beide arbiters een derde arbiter aanwijzen.
e. In de uitspraak van de arbiters wordt in elk geval een termijn opgenomen waarbinnen de uitspraak van de arbiters moet zijn geëffectueerd. Naast de afdwingbaarheid van het arbitrale vonnis door tussenkomst van de burgerlijke rechter zal het betreffende provinciebestuur bij niet nakoming van de uit de arbitrage-procedure voortvloeiende verplichtingen alle beschikbare instrumenten inzetten.

Hierbij wordt opgemerkt dat het convenant bevoegdheden en bestaande en nieuwe rechten en verplichtingen, voortvloeiend uit wet- en regelgeving, onverlet laat.

7. Werkingsduur convenant

Dit convenant wordt aangegaan voor de periode tot 2030, waarbij de bij dit project betrokken overheden iedere vijf jaar, te beginnen op 1 maart 1999 (na afronding van fase b.), de voortgang van het project zullen evalueren. Partijen kunnen aan de hand van de evaluatieresultaten zonodig gezamenlijk tot bijstelling en uiteindelijk tot beëindiging van het convenant besluiten.

Getekend te Zeegse d.d. 1 november 1996,

Gedeputeerde staten van de provincie Groningen

Gedeputeerde staten van de provincie Drenthe

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Assen

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Bedum

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Eelde

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Groningen

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Haren

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Hoogezand-Sappemeer

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Leek

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Peize

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Roden

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Slochteren

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Ten Boer

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Vries

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Winsum

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Zuidhorn

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Zuidlaren

Bijlage 4
lijst van medewerkers

BVR

R. Bakker	*supervisor*
F. Witbraad	*projectdirecteur*
L. Verbeek	*proces- en projectmanager*
A. Hoftijzer	*projectleider*
M. Kokshoorn	*communicatie-adviseur*

Provincie Groningen

M. Hatzmann	*beleidsvoorlichter*
M. Hoekstra	*beleidsmedewerker bestuurlijke zaken*
J. Jochemsen	*projectsecretaris*
J. Kalter	*beleidsmedewerker economie*
H. Menninga	*directeur dienst Ruimte en Milieu*
J. Meijering	*beleidsmedewerker natuur en landschap*
D. Platvoet	*senior beleidsmedewerker verkeer en vervoer*
J. van Ravensteijn	*beleidsmedewerker regionale planning*
T. Renkema	*coördinator bestemmingsplannen*
J. Wibiër	*directeur dienst Infrastructuur*
J. Woldring	*hoofd afdeling Ruimte*

Provincie Drenthe

P. Bennema	*directeur Ruimte en Groen*
T. Fledderus	*directeur-griffier*
G. Hesselink	*productcoördinator provinciaal ruimtelijke beleid*

Gemeente Assen

J. Lagendijk	*coördinator ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en economische beleid*
S. van Midden	*directeur dienst Ontwikkeling*

Gemeente Bedum

L. Schillern	*hoofd bureau VROM*

Gemeente Eelde

H. Katoele	*hoofd sector Ruimtelijke Zaken*

Gemeente Groningen

M. Bloemkolk	*beleidsadviseur wethouder VROM*
J. van de Bospoort	*landschapsontwerper*
K. Eekma	*beleidsmedewerker RO/EZ*
E. Hoekstra	*hoofd communicatie*
W. Huyink	*beleidsadviseur wethouder EZ en Verkeer*
A. Reijlink	*hoofd bestuurlijke en juridische zaken*
B. Tiesinga	*hoofd stafbureau SBW*
H. Vissers	*beleidsmedewerker verkeer*
A. Wink	*directeur dienst Ruimtelijke Ordening/-Economische Zaken*
M. van Wijck	*senior stedenbouwkundig beleidsmedewerker*

Gemeente Haren

D. v.d. Kellen	*hoofd sector grondgebiedzaken*

Gemeente Hoogezand-Sappemeer

G. Jager	*sectordirecteur Ruimte*
W. Nauta	*coördinator structuurschets*

Gemeente Leek

P. van Dijk	*hoofd afdeling VROM*

Gemeente Peize en Roden

C. Kuiper	*hoofd afdeling Ontwikkeling*

Gemeente Slochteren

J, Folkersma	*chef afdeling VROM (tot 16-6)*

Gemeente Ten Boer

J. Free	*hoofd a.i. Openbare Werken*

Gemeente Vries

J.W. Boersma	*medewerker algemene zaken*

Gemeente Winsum

F.W. Bisschop	*ambtenaar planologie*

Gemeente Zuidhorn

M. Clobus	*sectorhoofd VROM/OW*

Gemeente Zuidlaren

G. Schenkel	*hoofd sector Grondgebied*

H+N+S

L. van de Nieuwenhuijze	*landschapsarchitect*
B. Olthof	*landschapsarchitect*

TKA

H. de Boer	*landschapsarchitect/stedenbouwkundige*
M. Koevoet	*landschapsarchitect*
A. van der Lee	*stedenbouwkundig medewerker*

Heidemij Advies

H. de Gucht	*verkeers- en vervoersdeskundige*
R. Tutert	*verkeers- en vervoersdeskundige*
F. van der Zee	*planeconoom*

Colofon

Productie	BVR, Utrecht
Eindredactie	Jaap Tuijn, Utrecht
Illustraties	H+N+S
	TKA
	Dienst Ruimte en Milieu,
	Provincie Groningen
Grafisch ontwerp	Melle Broeksma, Baarn
drukwerk	drukkerij Calff & Meischke, Amsterdam
Oplage	700 exemplaren