

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Stad aan het water concept ontwikkelingsstrategie Eemskanaalzone**

Registratienr. 6847043 Steller/telnr. R. Leverman/ A. Amatsaleh Bijlagen 1

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	R. van der Schaaf	Raadscommissie R&W
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: Maand 4 Jaar 2018 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van Stad aan het water concept ontwikkelingsstrategie Eemskanaalzone- Van Oosterhaven tot aan Meerstad;
- II. opdracht te verstrekken om voor Deelgebied 1 (het gebied tussen De Sontweg en het Damsterdiep) een stedenbouwkundig plan en de daarbij behorende gebiedsbegroting en herijking van de bestaande investeringsbegroting Eemskanaalzone openbare ruimte op te stellen en deze ter besluitvorming voor te leggen aan uw raad;
- III. het budget voor deze uitwerking in 2018 vast te stellen op € 700.000,- en te dekken uit de hiervoor beschikbare middelen in de investeringsbegroting EKZ openbare ruimte;
- IV. het genomen besluit vanwege het financieel toezicht op grond van artikel 21 Wet algemene regels herindeling voor te leggen ter afstemming aan de gemeenten Haren en Ten Boer en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten;
- V. het genomen besluit na goedkeuring door Gedeputeerde Staten in uitvoering te brengen.

---

### Samenvatting

Afgelopen zomer bent u geïnformeerd over de voortgang van de nieuwe visie Eemskanaalzone; Stad aan het water Ontwikkelingsstrategie Eemskanaalzone – Van Oosterhaven tot aan Meerstad. Inmiddels is de visie en de daarbij behorende strategie verder verfijnd en afgerond en zal gedurende vier weken worden vrijgegeven voor inspraak. De strategie bestaat uit drie hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk wordt uitgelegd waarom de strategie is opgesteld, wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en hoe de strategie wordt ingezet. Het tweede hoofdstuk omvat de uitgangspunten: wat willen we bereiken, hoe zien we de ontwikkeling van deze zone voor ons? Het derde en laatste hoofdstuk bestaat uit een verkenning van de manier waarop we de fasering en deelgebieden van de strategie kunnen uitwerken. Voor de deelgebieden hebben we mogelijke programma's onderzocht, zijn er investeringsramingen gemaakt en hebben we ruimtelijke studies verricht. De volgende stap is om per deelgebied deze verder uit te werken.

Met dit voorstel informeren wij uw raad over de inspraakversie van de ontwikkelingsstrategie. De strategie is van ver gekomen. Al in 2006 werd er een visie op de Eemskanaalzone gemaakt. De huidige strategie is een actualisatie en herijking van deze visie, passend bij de uitgangspunten van de omgevingsvisie The Next City waaraan op dit moment wordt gewerkt. Ook is het afgestemd op de huidige ontwikkeling van Meerstad. Wij vragen u om opdracht te verlenen voor de uitwerking en verdere ontwikkeling van een aantal deellootaties en om een bijpassend budget voor plankosten ter beschikking te stellen.

Alle genoemde deellootaties zijn in de ontwikkelstrategie beschreven en verkeren nog in een pre-initiatiefase. De genoemde ramingen voor de deellootaties zijn op basis van een globale inschatting tot stand gekomen en dienen daarom in de komende periode nader te worden uitgewerkt. Als de deellootaties nader zijn uitgewerkt zullen wij deze aan u voorleggen.

B&W-besluit d.d.: 20 maart 2018

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

#### Waar we vandaan komen

In 2006 werd een visie op de Eemskanaalzone vastgesteld. De ambitie van de visie was stevig: het gebied langs het Eemskanaal tussen binnenstad en Meerstad moest een dynamisch stuk stad worden, met centrum-stedelijke woonvormen en een grote dichtheid aan economische activiteiten. Ook zou het stedelijk netwerk worden verfijnd voor verschillende vervoersmodaliteiten, in zowel oost-westelijke als noord-zuidelijke richting. De ambitie van de visie is door het economisch tij maar gedeeltelijk gerealiseerd. De realisatie van een groot aantal infrastructurele werken heeft de prioriteit gekregen. De Berlagebrug en de Sontbrug zijn gerealiseerd, terwijl de Sint Petersburgweg opnieuw is ingericht. De P+R Meerstad is in gebruik genomen.

Op de Kop van Oost I en II na, is de woningbouwontwikkeling in deze zone niet op gang gekomen. Dit had o.a. te maken met de economische crisis, de bereidheid van de marktpartijen maar zeker ook met de complexiteit van de opgave. We zien bovendien dat het bedrijventerrein Driebond en het havengebied langzaam van kleur verschieten. Er vestigen zich hier ook andere soorten bedrijven dan waar het gebied oorspronkelijk voor bedoeld was en zoals verwoordt in de visie van 2006. Om een bestendig toekomstbeeld te kunnen schetsen voor het gebied is daarom een herijking nodig. Immers, actuele opgaven zoals klimaatadaptatie, duurzaamheid en aardbevingsbestendig bouwen hebben een invloed op de ontwikkeling van het gebied, die we in 2006 nog niet voorzagen. Het stopzetten van de plannen voor een regiotram heeft o.a. ook invloed gehad op de verdere ontwikkeling van de Eemskanaalzone.

#### Waar we naar toe gaan

"Een avondwandeling met een ijsje over de brede groene stadsboulevard. Met het gezin naar de meubelzaak en daarna uitblazen op het stadsstrand met drijvend peuterbad. Iedere keer weer iets nieuws ontdekken in het afwisselende gebied tussen de binnenstad en Meerstad. Naar de open dag van de schone technologische speeltuin in het voormalige slibdepot. Twijfelen of je vandaag met de fiets of met de kano naar je werk gaat.

De vernieuwde relatie tussen Groningen en het water is een echte buitenkans. Met de ontwikkeling van de Eemskanaalzone ligt de mogelijkheid binnen handbereik om deze kans de komende jaren samen werkelijkheid te maken. De sporen van de historische en industriële relatie met het water liggen al klaar als onderlegger."

Met Stad aan het water willen we handen en voeten geven aan nieuwe uitgangspunten. Het economisch tij lijkt te keren en de stad groeit. Deze groei moet zorgvuldig en toekomstbestendig een plek krijgen. Locaties langs het Eemskanaal die geleidelijk vrijkomen, bieden de ideale ruimte voor de uitdagingen van The Next City. En niet in de laatste plaats moeten we de ontwikkeling van het gebied zien als een mogelijkheid om de relatie tussen stad en Meerstad te versterken, zodat Meerstad ruimtelijk op een zorgvuldige en vanzelfsprekende manier wordt verbonden met de stad.

### Kader

---

#### Wonen The Next City

Groningen groeit: het aantal inwoners, bezoekers en economische activiteiten neemt toe. In The Next City zijn de voornaamste opgaven voor de komende decennia vastgesteld: we faciliteren de groei; we laten de werkgelegenheid meegroeien in stad en regio; we houden de groeiende stad leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners; we versnellen de energietransitie; en we bevorderen dat iedereen meehelpt in een groeiende stad. Als gevolg van de voorziene groei verwachten we dat de druk op de wijken rondom de binnenstad de komende jaar extra hoog is en dat er behoefte is aan een gebied dichtbij het centrum waar ontwikkelruimte is voor een combinatie van wonen, werken en ondernemen. In de Eemskanaalzone is deze ruimte voor handen. Er kan flexibel en toekomstbestendig worden ontwikkeld, er is ruimte om samen met de stad de opgaven van de The Next City te lijf te gaan.

## Bereikbaarheid: de relatie van stad met Meerstad

Naast ontwikkelruimte voor wonen, werken en ondernemen biedt de Eemskanaalzone ook de ideale gelegenheid om een goede verbinding van stad met Meerstad te maken. Juist als de zone overtuigend tot ontwikkeling komt, ontstaat er een veelzijdige, aantrekkelijke, levendige, sociaal veilige en verkeersveilige route tussen de binnenstad en het woonlandschap van Meerstad. Meerstad ligt op fietsafstand van het centrum, de stad is een recreatieve bestemming rijker. Dit vraagt om een slimme en zorgvuldige inrichting van de route, passend bij het gevarieerde karakter van de zone. De verbetering van de route en de ontwikkeling van de deelgebieden moeten elkaar versterken. Er is ruimte voor groen-stedelijk programma, maar we kunnen ook denken aan nieuwe functies langs de Sontweg en Sint Petersburgweg, om de levendigheid en veiligheid van de route 's avonds te vergroten.

## Strategie flexibel en toekomstbestendig

Als de opgaven voor de ontwikkeling van de zone en de verbetering van de route elkaar kunnen versterken, dan doet zich een kans voor die we moeten aangrijpen: Groningen wordt weer een stad aan het water. We kunnen de Eemskanaalzone niet in één keer ontwikkelen, maar dat hoeft ook niet. De gekozen strategie is gebaseerd op het combineren van noodzaak op korte termijn met een inspirerende visie voor de langere termijn. Wat we nu doen legt een flexibel, richtinggevend fundament voor een inspirerend en aantrekkelijk beeld op de middellange termijn. Op korte termijn kunnen we snel tot ontwikkeling komen. Zo maken we het eindbeeld haalbaar: een gezond, aantrekkelijk stadsdeel dat Groningen weer echt een stad aan het water maakt!

## Uitgangspunten

Het voornaamste uitgangspunt voor de ontwikkelingsstrategie van de Eemskanaalzone is de heroriëntatie op het water. Groningen krijgt daarmee een belangrijk stuk stad terug. Het water van de Eemskanaalzone wordt een belangrijke verbinder en aanjager voor wonen, bereikbaarheid, economie en de gezonde stad. De heroriëntatie op het water wordt duurzaam verankerd door een netwerk van levendige verbindingen, gebaseerd op de bestaande structuren en karakteristieken.

Daarmee bereiken we ook: herstel van de compacte stad, herstel van noord-zuid verbindingen, positionering van Groningen, kansen voor healthy ageing en een stuk stad waar alle Groningers van het water kunnen genieten.

- Heroriëntatie op het water: bewoners krijgen een stuk stad terug
- Levendige verbindingen: sociaal veilig, gezond en aantrekkelijk
- Benutten van diversiteit en karakteristieke kwaliteiten
- Een toekomstbestendige en gezonde stad
- Gasloos en aardbevingsbestendig bouwen
- Parkeren in de openbare ruimte zoveel mogelijk beperken

Om dit te bereiken is het totale gebied opgedeeld in vier deelgebieden en per deelgebied onderverdeeld in verschillende deellooties. Elk deelgebied kent zijn eigen dynamiek, planning en strategie om uiteindelijk tot uitwerking en realisatie te komen.



Deelgebieden: Eemskanaalzone, Stad aan het water.

## Argumenten en afwegingen

### Deelgebied 1: Wonen

#### Stadshavens en containerterminal

In de vorige visie op de Eemskanaalzone waren al verschillende locaties voor wonen aangewezen, te weten: de zone tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal, de locaties van de brandweer, de bereden politie en de containerterminal. Na het ontwikkelen van het Ebbingekwartier en de Oosterhamrikzone is deelgebied 1 een belangrijke locatie om de combinatie van gemengd stedelijk milieu aan te kunnen bieden in de aankomende jaren. Hoewel de locaties nog niet tot ontwikkeling zijn gekomen, lijken ze nog steeds aantrekkelijk voor woningbouw in verschillende segmenten.

In het woonprogramma 2018-2020 zijn deze locaties dan ook opgenomen als primaire locaties, met ruimte voor ca 1000-2000 woningen. Voor de woningbouwprogrammering is de stedelijke woonvisie leidend wat betreft de mix tussen verschillende typologieën en verhouding prijs/huurklassen.

Hierdoor vormen deze verschillende locaties samen een divers gebied nabij de binnenstad, met alle kansen voor een levendig stadsdeel. Door het benutten van historische gebouwen, zoals de EMG-silo en de Covaschoorsteen, wordt het voormalige industriële gebruik onderlegger voor nieuwe ontwikkelingen. De combinatie van wonen, werken en verblijven staat voorop. Er is ruimte voor een diversiteit aan stedelijke woonmilieus.

#### Bereikbaarheid

Maar de woningbouw staat niet op zich zelf. Om ervoor te zorgen dat de verschillende locaties samen één geheel worden en er een sociale, duurzame en veilige leefomgeving ontstaat, zal er in de publieke ruimtes geïnvesteerd moeten worden, zodat de locaties goed bereikbaar worden voor zowel fietsers, wandelaars als automobilisten. Immers, de publieke ruimte is de drager van het gebied. Door het aanleggen van deze publieke ruimtes worden ook direct de gebied-overstijgende doelstellingen behaald: een logische en veilige loop- en fietsverbinding tussen het Sontplein en de binnenstad, snelle en veilige -fietspaden naar Meerstad en Ten Boer en een goede Noord-Zuid verbinding.

#### Strategie en flexibiliteit

Omdat het gebied groot is en niet alle locaties in eigendom zijn van de gemeente (waardoor het ontwikkeltempo varieert) kan en hoeft het gebied niet in één keer te worden ontwikkeld. Bovendien is het belangrijk om eerst inzicht te krijgen in de mogelijke tekorten van de voorgenomen investeringsprogramma's: welke ontwikkelingen zijn rendabel en welke niet, bijvoorbeeld de gebied-overstijgende in relatie tot het gewenste woningbouwprogramma. We hebben daarvoor inzicht nodig over de grondwaardes. Duidelijk is al wel dat voor sommige locaties een negatieve waarde is te verwachten. Om alle ruimtelijke, functionele en financiële consequenties inzichtelijk te maken stellen wij u het volgende voor.

Voor deelgebied 1, één stedenbouwkundig plan en de daarbij behorende gebiedsbegroting op te stellen met de volgende uitgangspunten:

1. te starten met het ontwikkelen van de locaties tussen Damsterdiep en Sontweg en de daarbij behorende publieke ruimtes. We verwachten dat gestart kan worden met de eerste woningbouw over 3 jaar. In 2018 willen we samen met de verschillende eigenaren in het gebied de locaties zowel ruimtelijk als financieel nader uitwerken als onderdeel van het totale stedenbouwkundige plan en de gebiedsbegroting, zodat wij u een duidelijke keuze kunnen voorleggen voordat we daadwerkelijk tot transformatie van het gebied overgaan.
2. te starten met het onderzoek naar de ontwikkeling van de containerterminal tot woningbouwlocatie, inclusief de daarbij behorende openbare ruimtes en veilige verbindingen. De locatie (die in eigendom is van de gemeente) kent beperkingen: de hoofdrioolafvoer van Groningen ligt op deze plek. De beoogde veilige fiets- en wandelroute langs het Eemskanaal zuidzijde richting containerterminal kan pas uitgevoerd worden zodra de locaties van de bereden politie en de brandweer zijn vrijgekomen. Afwikkeling van het verkeer zal plaatsvinden via de Sontweg en over de Berlagebrug. Wij stellen u voor om conform punt 1 de containerterminal nader ruimtelijk en financieel uit te werken als onderdeel van het totale stedenbouwkundige plan en de gebiedsbegroting en u daarmee volgend jaar een duidelijke keuze voor te leggen om deze locatie wel of niet in ontwikkeling te nemen.
3. de locaties van de bereden politie en de brandweer mee te nemen in het stedenbouwkundig plan en de gebiedsbegroting. De locaties vormen een logisch vervolg op de ontwikkeling van de Kop van Oost, waarvan de eerste woningbouwprojecten zijn gerealiseerd. Ook de herinrichting van de publieke ruimtes, zoals de kades aan de zuidzijde van het Eemskanaal. Daarmee zijn deze twee locaties onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van de overige delen van deelgebied 1. We verwachten dat binnen 5 jaar deze locaties kunnen worden getransformeerd.
4. het ontwerp en de inpassing van de extra fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal integraal mee te nemen in het ontwerp van de publieke ruimtes van de voorgenoemde punten. Al in de visie van 2006 wordt gesproken over een verbinding tussen het Sontplein met de binnenstad door middel van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Eemskanaal. Deze ambitie is nogmaals door u bevestigd in het vastgestelde Masterplan Sontplein. De brug wordt onderdeel van de kades langs het Eemskanaal, de samenhang met de publieke ruimtes van de voornoemde punten is dus wezenlijk.
5. het Damsterdiep als ontwerp opgave mee te nemen in het stedenbouwkundige plan van deelgebied 1. De aanleg van het Oosterhamriktracé is heel belangrijk voor de stedelijke en regionale afwikkeling van het verkeer aan de oostkant van de stad. De beperkte robuustheid van het netwerk en de doorstromingsproblematiek zijn onderdeel van een groter stedelijk bereikbaarheidsvraagstuk. De doorstroming van het Damsterdiep staat op piekmomenten onder druk en dit zal in de toekomst verergeren. Zonder het Oosterhamriktracé zal autonome groei en toevoeging van stedelijk of regionaal programma dat wordt afgewikkeld via het Damsterdiep leiden tot verdere verslechtering van de doorstroming en verdere filevorming in piekmomenten. Dit zelfde effect geldt feitelijk ook voor de afwikkeling van het kruisvlak Sontweg/Europaweg. Een keuze voor woningbouw in de Eemskanaalzone vraagt acceptatie van dit gegeven. Om het effect op de doorstroming zo beperkt mogelijk te houden, wordt het toekomstig woongebied via een ventweg op het Damsterdiep ontsloten, zodat het aantal aansluitingen beperkt kan blijven. De uitwerking hiervan, in combinatie met de vormgeving van linksaf vakken op het Damsterdiep, vindt plaats in de ontwerp opgave.

## **Deelgebied 2: Economie**

### **Scandinavische Havens**

Hoewel er in het afgelopen decennium al eens op de mogelijkheden van woningbouw op de containerterminal is gestudeerd (onder andere tijdens de manifestatie Intense Laagbouw), waren de Scandinavische Havens in de visie van 2006 aangewezen als revitaliseringsgebied. Door het verbeteren van de bereikbaarheid stijgen de kansen voor bedrijvigheid in het gebied aanzienlijk, de havens kunnen uitgroeien tot een maritiem cluster voor met name het recreatieve en consumentgerichte marktsegment. Als we de containerterminal tot woningbouwlocatie ontwikkelen, dan zullen we inzicht moeten krijgen in de mogelijke transformatie van de overige havens. Hoe zal de nautische en maritieme werkgelegenheid zich in de toekomst ontwikkelen? Tot het moment dat we over gaan tot transformatie lenen de Scandinavische havens zich uitermate voor het (tijdelijk) aanleggen van publieke activiteiten zodat het gebied op de mental map van de Groningers wordt gezet. Zo kunnen de havens een vanzelfsprekend onderdeel worden van het

stedelijk weefsel en het dagelijks leven. Daarmee worden de bestaande publieke ruimtes aan het Eemskanaal een aangename stedelijke plek voor tijdelijke publieke activiteiten.

De havens zijn weliswaar voor ongeveer een derde gevuld met bedrijvigheid die niet aan het water is gelieerd, maar een groot aantal bedrijven is toch direct afhankelijk van een fysieke verbinding met het water. In 2018 willen wij daarom samen met betrokken bedrijven (en de bedrijvenvereniging) onderzoeken wat de ontwikkelmogelijkheden zijn van de nautische en maritieme sector, om vervolgens gezamenlijk een traject te bepalen voor de toekomst van het gebied. Deze overwegingen zullen dan een afwegingskader vormen voor het gewenste ontwikkelperspectief op de Scandinavische Havens.

### **Deelgebied 3: Economie**

#### **Bedrijventerrein Driebond en slibdepot**

Driebond is een bedrijventerrein dat grotendeels gebruikt wordt door auto-gerelateerde bedrijvigheid: een terrein aan de rand van de stad dat overwegend bestaat uit bedrijfsbebouwing en showrooms en waarbij de openbare ruimte erg versteend en 'hard' is ingericht. We zien in de afgelopen jaren langzaam andere bedrijvigheid ontstaan op Driebond. Er zijn twee bouwmarkten gerealiseerd en ook een restaurant. Ook zien we dat showrooms inmiddels voor ander typen bedrijvigheid worden gebruikt. Naar verwachting zal deze tendens zich in de komende jaren voortzetten. Dankzij de vernieuwing van de zuidelijke ringweg zal het bedrijventerrein een nieuwe aansluiting krijgen ter plaatse van de Stettinweg. Daarnaast verandert Driebond door de ontwikkeling van Meerstad; het bedrijventerrein verandert van een locatie aan de rand van de stad in een belangrijke schakel tussen de binnenstad en Meerstad.

Ook voor het slibdepot geldt dat dit voorheen aan de rand van de stad lag. De slibdepot is tot op heden nog in gebruik, maar door de groei van de stad in oostelijke richting is het ons inziens niet langer wenselijk om deze op de huidige locatie in gebruik te houden. Om het depot onderdeel te laten zijn van een aantrekkelijke en veilige route naar Meerstad kunnen we het niet los zien van bedrijventerrein Driebond. Bovendien bestaat de ambitie om het laatste gedeelte van de voormalige Hunze-loop terug te brengen, zoals door u in het groenstructuurplan voor de stad is vastgesteld.

Uitgaande van de hierboven beschreven tendensen, ambities en ontwikkelingen zien wij kansen om het totale gebied toekomstbestendig te maken, zodat ook wordt bijgedragen aan een sociale, attractieve en veilige verbinding naar Meerstad. Wij willen daarom met eigenaren en gebruikers in gesprek om samen te verkennen wat de mogelijkheden en wensen zijn en dan met name op korte termijn de zone langs de Sint Petersburgweg, waarbij functiewijzigingen positief bijdragen aan de levendige en sociaal veilige route naar Meerstad. Deze verkenning zal dan een afwegingskader vormen voor de gewenste ontwikkelstrategie van Driebond en het slibdepot op (middel)lange termijn.

### **Deelgebied 4: Ontsluiting Meerstad**

In juni 2017 bent u door Bureau Meerstad geïnformeerd over de voortgang van Meerstad (ontwikkelstrategie Meerstad 2017). In de raadsvergadering van 31 januari 2018 is de noodzaak van de toegangsweg naar Meerstad nogmaals behandeld en heeft u opdracht gegeven te starten met het ontwerpen van de ontsluitingsweg. Naast de infrastructurele noodzaak is de ontwikkeling en verdere uitwerking van deze zone van wezenlijk belang om Meerstad overtuigend met de stad te verbinden. Zowel in de ontwikkelstrategie van Meerstad als die van de Eemskanaalzone wordt de ambitie benoemd om stad en Meerstad ruimtelijk nauwkeurig met elkaar te verweven.

Omdat we graag zien dat de ontwikkeling van de zone en het verbeteren van de route elkaar in de toekomst versterken, benaderen we ook deelgebied 4 als onderdeel van de Eemskanaalzone als geheel, dat goed moet worden afgestemd op het ontwerp en de ruimtelijke continuïteit van de overige deelgebieden. Bureau Meerstad is in de afgelopen maanden bezig geweest met het uitwerken van de wegenstructuur. De wegenstructuur is onderdeel van een ruimtelijke strategie, die erop gericht is om nu een veilige en aantrekkelijke route te maken, maar flexibiliteit te bewaren voor de toekomstige ontwikkeling van bijvoorbeeld woningbouw en bedrijven. De verdere ontwikkeling van deze zone valt onder de verantwoordelijkheid van Bureau Meerstad. In het voorjaar van 2018 wordt u geïnformeerd over de voortgang van de strategie voor de ontsluitingsweg.

## **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Het gebied is groot en we hebben nog lang niet met alle partijen kunnen spreken. We stellen voor om tijdens de verdere ontwikkeling van de zone informatiemarkten te organiseren om betrokkenen zo goed mogelijk te informeren. De reacties en aangedragen suggesties worden in de definitieve visie verwerkt en aan u voorgelegd ter vaststelling. Met de vastgestelde visie en strategie ligt er een helder fundament om de voorziene ontwikkelingen in de komende jaren en de middellange termijn te realiseren. Per deelgebied nemen wij u telkens mee in de vervolgstappen.

## **Financiële consequenties**

---

### Integrale gebiedsbegroting

Zoals aangegeven is de inschatting dat in deelgebied 1 de aankomende 10 jaar ca 2.000 woningen gebouwd kunnen worden in alle segmenten. Om dit te kunnen realiseren is een eerste voorzichtige raming gemaakt van de investeringskosten. Deze bedragen circa € 60 miljoen in totaal (prijsspeil 2018). Deze kosten komen voort uit het (her) inrichten van het openbaar gebied en de benodigde bodemsanering. In theorie (Wro) zijn er bijdrages van grondeigenaren aan publieke investeringen in dit gebied te verwachten bij de daadwerkelijke realisatie van woningen. Echter, deze bijdragen aan de gemeente zijn op dit moment nog niet "hard" en derhalve niet BBV proof. Om de noodzakelijke investeringen toch mogelijk te maken zal dus in eerste instantie een gemeentelijke voorziening ingericht moeten worden.

Tegelijkertijd is onze inschatting dat deze particuliere grexten geen substantiële bijdrage kunnen doen aan deze bovenwijkse (publieke) investeringen. Sterker nog de locaties zijn dermate vervuild of hebben anderszins zo'n hoge investeringsbehoefte voor het bouwrijp maken dat een gemeentelijke bijdrage vereiste is om woningbouw mogelijk te maken. Op dit moment kan nog geen zekerheid worden gegeven over de omvang van dat tekort. Dat heeft ook sterk te maken met de programmatische keuzes (eisen) voor de te realiseren woningbouwtypologieën (huur/koop) die de gemeente de particuliere grondeigenaren op gaat leggen (conform Wro) bij het realiseren van de woningbouw.

Op dit moment zijn wij met de verschillende eigenaren in het gebied tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal, waaronder de woningbouwcorporaties en marktpartijen nog in een oriënterend gesprek om de belangrijke woningbouwopgave voor dit gebied te realiseren.

In de komende periode willen we de gebiedsbegroting gaan op stellen. Hierbij zullen we de bestaande investeringsbegroting Eemskanaalzone openbare ruimte bij betrekken en herzien. Een van de belangrijke onderdelen van de gebiedsbegroting betreft de fasering van het gebied voor woningbouw en economische programma's. De gebiedsbegroting zal aangeven welke investeringen gepleegd moeten worden om de onrendabele investeringen in deelgebied 1 en de noodzakelijke investeringen buiten het deelgebied (welke zijn opgenomen in de gebiedsvisie EKZ) worden gefinancierd in de Meerjaren begroting van het Stedelijk Investeringsfonds. Deze investering in Deelgebied 1 kan dan door u als raad afgewogen worden tegen overige investeringen die in de stad gepleegd moeten worden om gelijkwaardige woningbouw of economische programma's mogelijk te maken.

Om tot een concrete uitwerking te kunnen komen verwachten wij dat circa € 700.000,- benodigd is voor plankosten om een ruimtelijk en programmatisch plan op te stellen en deze te vertalen naar de integrale gebiedsbegroting en zo de financiële consequenties voor de gemeente begroting zichtbaar te maken. In de gebiedsbegroting zal de bestaande investeringsbegroting Eemskanaalzone worden geïntegreerd. In de huidige investeringsbegroting Eemskanaalzone openbare ruimte is een raming gemaakt voor planontwikkeling waar deze kosten ten laste van komen. Deze raming bedraagt circa 2 miljoen. De verwachte plankosten passen binnen het bestaande krediet van de Eemskanaalzone.

Wij stellen voor om deze middelen in te zetten voor de geraamde plankosten. De verwachte plankosten passen binnen het bestaande krediet van de Eemskanaalzone.

Voor het onderzoek naar de ontwikkelmogelijkheden van de nautische en maritieme sector en het onderzoek naar Driebond is budget beschikbaar in het programma economie.

## Vervolg

---

Op 11 juli 2017 hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van deze visie. Tevens zijn wij in gesprek gegaan met verschillende belanghebbenden in het gebied o.a. het Woonschepenhaven comité, VBZO, Groninger Platform waterrecreatie, het havenwezen en de belangenvereniging Meerdorpen. Omdat het gebied dusdanig groot is hebben we nog niet met alle stakeholders gesproken. Wij gaan de komende tijd informatiebijeenkomsten organiseren om zodoende alle belanghebbenden de gelegenheid te geven tot het stellen van vragen.

## Lange Termijn Agenda

---

In april 2019 zullen wij voor deelgebied 1 een stedenbouwkundig plan en een gebiedsbegroting voorleggen. Uiterlijk december 2018 zullen wij informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar het Bedrijvenpark Driebond en het onderzoek naar de nautische maritieme sector.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink