

**Gewijzigd** : Gemeenteraad van 15 februari 2010  
**Voorstel aan**  
**Nummer** : 10  
**Onderwerp** : Uitvoering Meerweg ontwikkelt Meer  
**Bijlage(n)** : 1. Risico analyse  
2. Nadere toelichting raadsvoorstel “Meerweg ontwikkelt Meer”  
3. Concept raadsbesluit

**Samenvatting** : De raad wordt gevraagd € 1.600.000,- beschikbaar te stellen ten behoeve van de uitvoering van de structuurvisie Meerweg. Dekking vindt plaats uit de opbrengsten van de overname van de Meerweg van de Provincie waarvoor aan de raad instemming wordt gevraagd. Daarnaast wordt gevraagd om voor het verkrijgen van de EFRO subsidie garant te staan voor de eventuele financieringstekorten uit de deexploitaties

**Voorgestelde beslissing** :

- Instemmen met de gemeentelijke regierol ter uitvoering van de visie Meerweg ontwikkelt Meer;
- Instemmen met de overname van de Meerweg van de provincie Groningen;
- Uit de opbrengsten ten gunste van de overname van de Meerweg € 1.600.000 beschikbaar stellen als eigen bijdrage aan het project Meerweg;
- Instemmen met een uitzetting van de structurele lasten voor wegenonderhoud van ca. € 75.000 jaarlijks;
- Instemmen met een gemeentelijke garantstelling van € 6.138.618 (incl. gemeentelijke bijdrage) om in het verlengde van de eisen van de EFRO subsidie zekerheid te bieden voor de cofinanciering;
- Uitvoering pas starten nadat de publieke cofinanciering is zeker gesteld.

## Inleiding

Op 29 september 2008 heeft u de Structuurvisie Meerweg vastgesteld. We hebben het project Meerweg als een integrale gebiedsontwikkelingsopgave gedefinieerd, dat wil zeggen het ontwikkelen van het gebied rond de Meerweg door middel van een samenhangend en gelijktijdig pakket van initiatieven op het gebied van recreatie, natuur - en landschap, verkeer en woningbouw met als doel ruimtelijke kwaliteit te paren aan sociaal economische revitalisering. De impact die de visie heeft op het gebied is indrukwekkend te noemen: ca € 11.000.000 aan investeringen in de openbare ruimte, € 25.000.000 aan particuliere investeringen, minimaal € 1.500.000 aan extra bestedingen in het gebied op jaarbasis en ca. 35 fte aan werkgelegenheid. In de achterliggende periode is de stap gemaakt van visievorming naar uitvoering: meer zicht krijgen op de kosten/opbrengsten, organisatie en planning.

## Visie Meerweg: succesnummer

Met de vaststelling van de visie is een prachtig resultaat behaald met als doel weer een prachtig en verkeersveilige werk- en woonomgeving te creëren waar plaats is voor recreatie en natuurbeleving. De visie is bedoeld als een basis voor alle partijen die mee willen investeren in de kwaliteiten van de Meerweg. De visie heeft partijen geïnspireerd nieuwe ideeën te ontwikkelen en kwalitatief aan de visie bij te dragen: de ontwikkeling van Villa Sasso, de ideeën voor de realisatie van een museumwrf en de plannen voor de herinrichting van het terrein rond VWDTP zijn prachtige voorbeelden van particuliere initiatieven waarvoor de visie de basis heeft gelegd. Commerciële partijen hebben inmiddels grote belangstelling getoond voor de exploitatie van onderdelen van de visie. Inmiddels wordt nauw samengewerkt tussen betrokken overheidsorganisaties om onderdelen van de visie uit te voeren. In het bijzonder de realisatie van de ecologische verbinding aan de oostkant van het meer vraagt samenwerking tussen gemeente, provincie, ministerie van landbouw en waterschappen.

De visie heeft ook als basis gediend voor succesvolle subsidietrajecten en cofinanciering:

- Een EFRO aanvraag is gehonoreerd met een subsidie van € 3.725.000;
- De provincie zal een bedrag van € 1.100.000 bijdragen aan de uitvoering van de visie;
- € 900.000 subsidie vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) is inmiddels toegekend;
- Vanuit Regio Groningen-Assen (Regiopark en Bereikbaarheid) is € 890.000 aan subsidie toegezegd.

Andere subsidietrajecten zullen worden gestart zodra planvorming in een verder gevorderd stadium is, onder andere BDU-geld ten behoeve van de herinrichting van de Meerweg.

## Stand van zaken deelprojecten

De periode sinds de vaststelling van de visie is vooral gebruikt voor subsidietrajecten, voorbereiding van de uitvoering, nadere financiële verkenningen en het voeren van verkennende gesprekken met diverse partijen met het oog op toekomstige ontwikkelingsafspraken en samenwerkingsovereenkomsten. Er zijn echter nog geen concrete afspraken gemaakt, noch verplichtingen aangegaan. We willen u in het kort per deelgebied informeren over de stand van zaken.

### *Westflank*

Met de partijen hebben we verkennende gesprekken gevoerd over de mogelijkheden voor een integrale ontwikkeling van het gebied rond de jachthaven. Ontwikkeling van de westflank is alleen mogelijk op basis van een integraal plan met als gemeenschappelijk element de boulevard in noordelijke richting. Belangrijkste partijen in het gebied zijn Geveke, de (nieuwe eigenaar van de) jachthaven en de toekomstige ontwikkelaar van de parkeerplaats. Op basis van de eerste verkennende gesprekken denken we dat een integraal plan kan worden ontwikkeld.

In de volgende fase zal een ontwikkelende partij voor de parkeerplaats moeten worden geselecteerd waarna met de drie partijen een inrichtingplan en een samenwerkingsovereenkomst kan worden opgesteld. In de samenwerkingsovereenkomst worden op basis van een inrichtingsschets afspraken gemaakt over taak- en rolverdeling, exploitatiebijdragen, planning, beheer en onderhoud etc.

### *Oostflank*

Ook voor de oostflank heeft een integraal plan de voorkeur maar er is een andere onderlinge afhankelijkheid tussen betrokken partijen dan op de westflank. De provincie is – als verantwoordelijke instantie – druk bezig met de planvorming van de ecologische verbinding en met de daarvoor noodzakelijke grondverwerving. Zodra de provincie de positionering en de inrichting van de ecologische verbinding heeft afgerond ontstaat meer duidelijkheid over de mogelijkheden voor recreatieve voorzieningen. Voor de ontwikkeling daarvan zullen afspraken moeten worden gemaakt met (potentiële) ontwikkelaars: ten behoeve van de realisatie van recreatiewoningen en voor de ontwikkeling van het strand. Voorafgaand daaraan zullen een globaal ontwerp en kwaliteitseisen worden opgesteld als basis voor de selectieprocedure en uitwerking van het inrichtingsplan. Met partijen zullen uiteindelijk ook anterieure overeenkomsten worden afgesloten als voor de westflank. Voorafgaand daaraan moeten met de provincie nog afspraken worden gemaakt over de taak- en rolverdeling en er zal nog een financiële vertaling plaatsvinden nadat de positie en de inrichting van de ecologische verbinding rond is.

In feite is de provincie actief bezig uitvoering te geven aan de visie door nadere concretisering van de ecologische verbinding. De grondverwerving is echter nog niet rond, pas als met alle partijen die grond in moeten brengen ten behoeve van de verbinding goede afspraken zijn gemaakt kan worden gestart met realisatie van de verbinding.

Nu de contouren van de verbinding duidelijk worden, kan worden gestart met de activiteiten ten behoeve van de ontwikkeling van het recreatieve deel van de oostflank.

### *Meerweg*

Met de provincie hebben onderhandelingen plaatsgevonden over de mogelijke overname van de weg door de gemeente. Uitgangspunt is dat overname alleen wenselijk is als er zicht bestaat op een succesvolle realisatie van de visie en als overname bijdraagt aan de visie. We hebben ons over de (beheerstechnische en financiële) voorwaarden waaronder overname mogelijk is laten adviseren door een extern bureau, Oranjewoud. Dat advies vormde mede de basis voor de onderhandelingen met de provincie. Inmiddels zijn met de provincie - nog nader uit te werken- principe-afspraken gemaakt over de overname. Verderop in dit voorstel zullen we daarop nader ingaan.

De ontwikkeling van een plan voor Helders Werf is helaas nog niet rond omdat men er nog niet in is geslaagd een plan te ontwikkelen dat past binnen de door ons gestelde ruimtelijke kaders voor de locatie.. Planvorming Villa Sasso is eveneens gaande maar nog niet afgerond. Ook hier is het zoeken naar een goed evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit en de mogelijkheden voor rode ontwikkelingen.

De visie heeft ertoe geleid dat het bestuur van de vereniging Oud Zeilend Hout een plan heeft ontwikkeld voor de oprichting van een Museumwerf, een museum langs het meer dat op een informatieve en educatieve wijze aan een breder publiek inzicht geeft in bouw en onderhoud van oude zeilschepen. Naast een bouwtechnisch plan is er een businessplan gemaakt waaruit de haalbaarheid van het plan blijkt. Inmiddels is de vereniging in overleg met VWDTP om tot een vorm van samenwerking te komen dat tegelijkertijd moet leiden tot een kwaliteitsverbetering van het terrein rond VWDTP. Net als voor Villa Sasso en Plan Helder geldt ook hier dat gezocht moet worden naar een evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit en financiële haalbaarheid.

Samenvattend kan worden gezegd dat de visie Meerweg niet alleen heeft geleid tot de noodzakelijke vervolgacties maar tevens ook tot enthousiasme bij partijen en tot een aantal nieuwe initiatieven. Daarmee toont de visie zich daadwerkelijk als een inspirerende basis voor betrokkenen die mee willen investeren in de kwaliteiten van de zuidkant van het Paterswoldsemeer.

### **Financiering**

Met de ingezette planvorming op verschillende onderdelen, de belangstelling die diverse partijen hebben getoond om te ontwikkelen en nieuwe initiatieven die zijn ontplooid ontstaat tevens meer zekerheid over de (financiële) haalbaarheid van de visie.

Dekking van de kosten van een integrale gebiedsontwikkelingen als de Meerweg vindt plaats via vier financieringsstromen:

1. subsidies;
2. cofinanciering;
3. een eigen gemeentelijke bijdrage;
4. exploitatiebijdragen van particuliere ontwikkelaars.

De financiering van de ecologische verbinding komt voor rekening van de provincie. De financiering van de overige elementen van de visie voor rekening van de gemeente. Ten behoeve van de besluitvorming concentreren we ons met name op de financiering van de visie minus de ecologische verbinding.

### **Kosten**

De totale kosten van de Harense ontwikkeling (westflank, Meerweg en het recreatieve deel van de oostflank) zijn in 2008 door ons geraamd op € 10.928.618 ex btw. In dat bedrag is 20% verdisconteeerd voor o.a. plankosten, advisering etc. en een marge van 20% onvoorzien. Afgerond bedragen de totale uitvoeringskosten € 11.000.000. De geraamde kosten hebben betrekking op meerdere infrastructuurle, openbare voorzieningen, waaronder:

- parkeervoorzieningen
- herprofilering van de Meerweg
- inrichting 'shared space' locaties
- wandel en fietspaden
- opvaarten
- bruggen
- promenade langs de haven
- vaarroutes
- herinrichting surfstrand
- parkstructuur westflank
- aanleg passantenhaven

### **Dekking**

#### *Subsidie*

Een belangrijk deel van de dekking vindt plaats door middel van subsidie:

De inmiddels toegekende EFRO subsidie bedraagt € 3.725.000, dat is 35% van de totale kosten. Voor alle watergerelateerde voorzieningen is een subsidie vanuit de zgn. KRW gelden (Kaderrichtlijn water) toegekend van € 900.000. Dat bedrag zal echter voor de helft worden gebruikt ten behoeve van de ecologische verbinding en kunnen derhalve niet voor de Harense ontwikkelingen worden aangewend.

Regiovisie Groningen-Assen heeft een harde toezegging gedaan van een subsidiebedrag van € 890.000, deels vanuit Regiopark, deels vanuit het programma Bereikbaarheid.

Het totale subsidiebedrag dat beschikbaar is voor de Harense ontwikkelingen komen daarmee op minimaal €5.065.000.

#### *Cofinanciering*

Vooralsnog zijn er twee belangrijke cofinanciers: Provincie en Meerschop. De provincie zal een bedrag van € 1.100.000 bijdragen, dat is 10% van de daadwerkelijke investeringen. Een dergelijke bijdrage is een gebruikelijke provinciale cofinanciering van gemeentelijke EFRO projecten.

Het Dagelijks Bestuur van het Meerschop heeft zich in principe bereid getoond de opbrengsten die zij genereert bij de inbreng van de Meerschopsgronden op de west en de oostflank in te brengen, het gaat om een bedrag van naar schatting € 1.700.000. Als voorwaarde stelt het Meerschop dat zij niet wil bijdragen aan opstalontwikkeling en infrastructuur (zoals de Meerweg) maar uitsluitend aan de blauwe, groene en recreatieve elementen in de planvorming. Definitieve besluitvorming binnen

het Meerschop moet nog plaatsvinden. Vooralsnog gaan we er vanuit dat cofinanciering vanuit het Meerschop instemming zal vinden van het Algemeen Bestuur van 8 maart a.s.

De totale cofinanciering komt daarmee op € 2.800.000.

#### *Gemeentelijke bijdrage*

Een belangrijke voorwaarde voor het daadwerkelijk verkrijgen van EFRO subsidie is een gemeentelijke bijdrage van € 1.600.000, dit bedrag is gerelateerd aan de investeringskosten en de dekking vanuit andere publieke middelen. Met een dergelijke bijdrage geeft de gemeente blijk van het belang dat zij aan realisatie van het project hecht.

#### *Exploitatiebijdragen*

Na aftrek van de publieke middelen resteert een noodzakelijke bijdrage vanuit de rode ontwikkelingen van ongeveer € 1.500.000. Dat is aanzienlijk lager dan wat maximaal haalbaar is. Dit bedrag is nader gespecificeerd in een vertrouwelijke bijdrage. Niettemin is het een onzekere opbrengstenpost omdat het een vorm van cofinanciering is waarvoor vooraf geen harde afspraken zijn te maken. Gedurende het proces zullen opbrengsten en kosten nauwlettend worden gemonitord en zo nodig bijgesteld. EFRO zal voorafgaand aan de uitbetaling van voorschotten zekerheid willen hebben over de cofinanciering en zij zal daartoe betrokken partijen verzoeken daarvan schriftelijke bewijs te verstrekken (intentieverklaring, formeel besluitvormingsdocument etc). Bijdragen vanuit de particuliere sector zijn vooraf niet hard te maken, de EFRO eist daarom van de gemeente garantie voor de realisatie van alle bijdragen, ook van de particuliere bijdragen. Indien die bijdragen onverhoopt onvoldoende zouden blijken zal de gemeente het ontstane tekort moeten dragen. Op die wijze blijft kostendekkendheid gegarandeerd. Indien exploitatiebijdragen meer opleveren dan gepland zal het meerdere in mindering worden gebracht op de EFRO subsidie. Gedurende de uitvoering moeten kosten en opbrengsten dus voortdurend gerelateerd worden aan de EFRO subsidievoorwaarden.

Indien de uitvoering onverhoopt leidt tot een kosten/opbrengstenverhouding die buiten de door u gestelde kaders vallen zullen wij een nieuw voorstel aan u ter besluitvorming voorleggen.

Samengevat:

<b>Opbrengsten</b>		<b>Kosten</b>	
EFRO	€ 3.725.000	Uitvoeringskosten	€ 11.000.000
Provincie	€ 1.100.000		
Regio Groningen-Assen	€ 890.000		
KRW	€ 450.000		
Meerschop	€ 1.700.000		
Gemeente	€ 1.600.000		
Partikulier bijdragen	€ 1.535.000		
<b>Totaal</b>	<b>€ 11.000.000</b>	<b>Totaal</b>	<b>€ 11.000.000</b>

In een vertrouwelijke bijlage treft u een nadere onderbouwing aan van de maximaal haalbare particuliere bijdragen. De bijlage is als vertrouwelijk aangemerkt omdat publicatie ervan onze onderhandelingen met particuliere investeerders zou benadelen. De komende tijd zal nadere precisering van de kosten en opbrengsten nog plaatsvinden. De vraag is op dit moment of sprake is van een financieel realistisch project en of de gemeente Haren bereid is de komende jaren € 1.600.000 te investeren.

#### **Risico's en risicobeheer**

Hoewel op dit moment geen 100% helderheid bestaat over kosten en opbrengsten geven de eerder geschetste onzekerheden en de nieuwe berekeningen aan dat sprake is van een maatschappelijk en financieel haalbaar project.

Zowel aan de kosten als aan de opbrengstenkant zit voldoende marge om uiteindelijk budgetneutraal uit te komen. Niettemin willen we stilstaan bij de risico's en hoe die te beheersen.

### *Kosten*

Risico's in de kostenbeheersing van de investeringsopgave vormen de grootste risico's van grotere projecten. Ze kunnen worden beheerst door een goede planning en controle en een adequate planontwikkeling. De kostenkant is bovendien beheersbaar doordat sprake is van verschillende (25) deelprojecten met een eigen kostenopbouw die goed te managen zijn. Door te kiezen voor een gefaseerde invoering behoeven kosten niet eerder te worden gemaakt dan nadat daarvoor dekking is verkregen.

### *Opbrengsten*

Aan de opbrengstenkant hebben we te maken met een aantal onzekere factoren:

1. De exploitatiebijdragen zijn afhankelijk van de onderhandelingen met ontwikkelaars en de ontwikkelingen in de markt. Uitgangspunt is om te komen tot anterieure overeenkomsten met ontwikkelaars en om daarin afspraken te maken over kostenverhaal. Bij onzekere marktontwikkelingen zullen overeenkomsten minder snel tot stand komen dan bij positieve verwachtingen en ook de hoogte van de individuele bijdrage zullen in zekere mate worden bepaald door marktverwachtingen. We hebben echter de verwachting dat de markt zich tijdig zal herstellen. Een strakke ruimtelijke kaderstelling zal ook effect hebben op de hoogte van de exploitatiebijdragen. De benodigde exploitatiebijdrage is bovendien enigszins behoudender geraamd dan hetgeen feitelijk haalbaar is. We veronderstellen verder dat ontwikkelaars gretig genoeg zijn om te ontwikkelen en daarom zelf zullen opteren voor een anterieure overeenkomst en het niet laten aankomen op de moeizame en langdurige publiekrechtelijke weg van een exploitatieplan.
2. De bijdrage van het Meerschappij is geraamd op ruim € 1.700.000. De feitelijke opbrengst van de grond is uiteindelijk afhankelijk van de wijze en het tijdstip waarop het in de markt wordt gezet.
3. EFRO risico's: aan de EFRO subsidie zijn strenge voorwaarden verbonden waarbij een verkeerde toepassing van de regels in het algemeen leidt tot intrekking van een deel van de subsidie of terugbetaling van een deel. Dit kan o.a. het geval zijn indien aanbestedingsregels niet juist worden toegepast, indien niet tijdig wordt gerapporteerd, indien delen van de gesubsidieerde onderdelen niet of niet volledig worden uitgevoerd of indien de exploitatiebijdrage hoger blijken dan geraamd. Het risico zal worden beperkt door beheer en verantwoording van de subsidie uit te besteden aan een gespecialiseerd bureau. (zie bijlage 1)

### *Planning*

De EFRO subsidie is gebaseerd op een uiterst strakke planning. In principe is 31 december 2013 de laatste dag waarop declaraties bij SNN kunnen worden ingediend. In die planning is geen rekening gehouden met onverhoopte procedurele of procesmatige haperingen. De meeste projecten zijn alleen te realiseren na een bestemmingsplanprocedure, met ontwikkelaars moeten nog anterieure overeenkomsten worden afgesloten. Planvertraging kan leiden tot EFRO sancties. Het risico kan worden beperkt door voortgang te houden in het planproces en door SNN voortdurend en tijdig te informeren over eventuele vertragingen (zie bijlage 1).

### *Maatschappelijk draagvlak*

Ondanks een zorgvuldig proces van voorbereiding van de visie zijn bezwaren van burgers natuurlijk niet uit te sluiten, van andere plannen weten we dat we daarmee te allen tijde rekening mee moeten houden. Er kan daarom vertraging ontstaan indien burgers zich verzetten tegen deelplannen. Plannen worden evenwel gebaseerd op een vastgestelde visie die samen met bewoners en ondernemers tot stand is gekomen. Voor zover plannen binnen de kaders van de visie blijven zullen bezwaren kunnen worden geadresseerd. Door een communicatieplan op te stellen in samenwerking met bewoners en ondernemers zal het draagvlak verder worden versterkt.

### *Risico- inschatting*

Tijdens de vaststelling van de Structuurvisie is een inschatting gemaakt van de realiteitsgehalte en het risico van de uitvoering van de visie. Een jaar verder kunnen we concluderen dat nog steeds sprake is van een haalbare visie. Subsidies blijken hoger dan eerder ingeschat. Kosten en opbrengsten zijn thans een stuk realistischer in te schatten en nagenoeg dekkend.

Er is sprake van enthousiasme bij ontwikkelende partijen en de risico's die resteren zijn goed beheersbaar. In bijlage 2 worden de risico's nader geïncventariseerd en geanalyseerd in termen van kans, effect en maatregel. De bijlage gaat ook nader in op risico's die kleven aan de EFRO - subsidie. De conclusie is dat het project weliswaar niet zonder risico's is, maar deze zijn beheersbaar en aanvaardbaar.

## **Aanpak**

### *Regierol*

In aanloop is er onder meer gesproken over de vraag wat de gemeentelijke rol is na vaststelling van een kaderstellende visie. De uitvoering van de visie uitsluitend overlaten aan de markt achten we geen goede optie omdat de publieke belangen - inzet publieke middelen, realisatie openbare voorzieningen en infrastructuur - daarvoor te groot zijn. We zien wel een belangrijke rol weggelegd voor de particuliere sector omdat zij een deel van de investeringen zullen moeten doen en daarmee actief bijdragen aan de realisatie en de financiering van de visie. Omdat zowel gemeente als provincie als particuliere ondernemers een actieve rol hebben bij de ontwikkeling van het gebied ontstaat feitelijk een Publiek Private Samenwerkingsconstructie. Die PPS constructie krijgt vorm door gezamenlijk:

1. de integrale gebiedsontwikkeling uit te voeren in de planvorming;
2. de samenwerking vorm te geven door middel van samenwerkingsovereenkomsten;
3. de financiering van de opgave tot stand te brengen.

De gemeente Haren zal en wil als 'eigenaar' van de structuurvisie Meerweg een regisserende rol spelen tijdens de uitvoering van de visie. Die regisserende rol houdt in de aansturing van het project op hoofdlijnen, zorgen voor bestuurlijke steun, financiële aansturing en bewaking, zorgen voor samenwerkingsverbanden tussen betrokken partijen, stimuleren van partijen, zorgen voor bestuurlijke afstemming en samenwerking.

### *Samenwerking*

De visie Meerweg kan alleen vorm krijgen door een goede samenwerking tussen de verschillende gebiedspartners: overheden, ontwikkelaars, ondernemers, en bewoners en andere verantwoordelijke partijen in het gebied.

We voorzien onder meer de volgende samenwerkingsverbanden:

- met het Meerschop over de inbreng van grond;
- met de provincie over realisatie van de ecologische verbinding en de financiering ervan;
- met de provincie over de overname van de weg;
- met de waterschappen over diverse watergerelateerde opgaven en de inrichting van de dijk;
- met ontwikkelaars over de inrichting van de deelgebieden en de uitwerking en financiering van plannen.

### *Uitvoeringsorganisatie*

Ten behoeve van de ontwikkeling van de Meerweg zal een gemeentelijke projectorganisatie met externe ondersteuning worden opgezet. De opdrachtgever van het project is het college van B&W. De belangrijkste taken binnen het project zijn:

- zorgen voor nadere kaderstelling per deelproject;
- selectie van ontwikkelende partijen voor een aantal deelprojecten;
- tot stand brengen van samenwerkingsovereenkomsten;
- organisatie van de financiering en subsidiering;
- afstemmen met gebiedspartners;
- communicatie en promotie;
- planning en bewaking daarvan;
- voortgangsrapportage.

### *Participatie, communicatie en promotie*

Het participatie- communicatiebeleid zoals dat is gevolgd bij de opstelling van de Kadernota en de Structuurvisie zal worden voortgezet. Bewoners en ondernemers zullen actief bij de verschillende deelprojecten worden betrokken. Anders dan in het voorgaande traject zal dat echter in het algemeen in kleiner verband plaatsvinden, namelijk op deelprojectniveau. We zien ook een belangrijke communicatierol weggelegd voor de ontwikkelaars en ondernemers die concreet activiteiten gaan ontwikkelen. Een belangrijk leermoment van diverse communicatietrajecten de afgelopen jaren is dat het vaak constructiever is dat niet de overheid maar de ondernemers zelf het verhaal vertellen. Communicatie over de procedurele zaken zullen worden geïnitieerd en georganiseerd door de gemeente.

In nauwe samenwerking met ondernemers, ontwikkelaars en gebiedspartners zal een promotieplan worden opgesteld en uitgevoerd.

### **De gevraagde besluitvorming**

Voorliggend raadsvoorstel vormt een belangrijk moment voor de uitvoering en de realisatie van de Meerweg omdat besluitvorming van belang is voor de invulling van de gemeentelijke rol en van de realisatie van de openbare voorzieningen maar ook om de financiering daarvan rond te krijgen.

Wij stellen voor financiële middelen beschikbaar te stellen om een volgende stap te kunnen maken. Het ontbreken van financiële middelen voor een volgende stap zal overigens niet van invloed zijn op de visie zelf. Die hebt u vorig jaar vastgesteld en ontwikkelaars zullen daar een beroep op doen en de gemeente plannen aanbieden ter toetsing en procedurele medewerking. Met andere woorden, een deel van de visie zal ook dan worden gerealiseerd. Het betekent wel dat de EFRO subsidie vervalt en volledige realisatie van de doelstellingen niet meer mogelijk is.

### **Wij vragen u de volgende besluiten te nemen:**

#### *1. Instemmen met de volgende stap*

De volgende fase – daadwerkelijke planvorming en uitvoering – is het logisch vervolg op eerdere besluitvorming van de raad bij de vaststelling van de visie. Door nu die stap te maken geeft de gemeente blijk van haar vertrouwen in de visie en pakt zij de rol die ze wil spelen. Daarmee maakt zij gebruik van een unieke kans om samen met enthousiast geworden ondernemers en ontwikkelaars en bewoners de doelstellingen te realiseren zoals u die enkele jaren geleden hebt geformuleerd:

- het realiseren van een levendig waterfront met voldoende functies op het gebied van recreatie, horeca en wonen;
- herstel van historische uitstraling en grandeur van de zuidkant van het Paterswoldsemeer met respect voor de natuurlijke omgeving;
- versterking van het publieke domein;
- een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving.

Het biedt de gemeente bovendien de kans kennis te ontwikkelen rondom gebiedsontwikkeling en een intensieve toepassing van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening in al haar facetten. Door de Regiovisie wordt de Meerweg beschouwd als een uniek project dat toont hoe een relatief kleine gemeente als Haren in en goede samenwerking met gebiedspartners toch veel tot stand kan brengen.

#### *2. Instemmen met de overname van de Meerweg. Met de overname van de Meerweg is het mogelijk de gemeentelijke bijdrage van € 1.600.000 te realiseren;*

Tussen gemeente en provincie bestaat een principe - overeenstemming over de mogelijke overdracht van de weg. De provincie beschouwt de weg niet meer als een provinciale weg met een bovenlokale functie maar uitsluitend als een erftoegangsweg. Wij zien de overname als een uitgelezen kans om een maximale invulling aan de visie te geven.



*3. € 1.600.000 beschikbaar stellen als eigen bijdrage voor de uitvoering van de visie, te dekken uit de opbrengsten van de overname van de Meerweg:*

Met een gemeentelijke investering van € 1.600.000 ontstaat de mogelijkheid bijna € 11.000.000 aan publieke investeringen en ca. € 25.000.000 aan particuliere investeringen te genereren en nieuwe werkgelegenheid te scheppen in het gebied. Dat bovendien ruim 50% van de publieke investeringen wordt gedekt door subsidies en 40% door cofinanciering mag uniek worden genoemd. Wij stellen voor uit het bedrag dat de provincie betaalt voor de overname van de Meerweg, € 1.600.000 in te zetten als gemeentelijke bijdrage aan de Meerweg. Met deze financieringsconstructie legt de eigen bijdrage geen eenmalige druk op de gemeentelijke begroting. Wel zal de komende jaren rekening moeten worden gehouden met een structurele uitzetting van het budget voor wegenonderhoud als gevolg van de overname van de weg van ca. 75.000 €. Zie nadere toelichting in bijlage 2.

Onderhandelingen met de provincie over de overname zijn evenwel nog niet afgerond. Naar verwachting zullen de zojuist genoemde bedragen nog worden bijgesteld. Tijdens de raadsbehandeling informeren wij u over de laatste stand van zaken.

*4. Een gemeentelijke garantstelling van € 6.138.618:*

Een belangrijke voorwaarde van de EFRO subsidie is dat de gemeente zich garant stelt voor de resterende financiële dekking. SNN vraagt de gemeente - naast een eigen bijdrage - garant te staan voor het totale bedrag minus de EFRO subsidie en minus de provinciale bijdrage (die zijn immers al zeker gesteld), namelijk voor een bedrag van € 6.138.618.

De gemeentelijke garantstelling omvat de eigen bijdrage plus de overige bijdragen. De publieke financiering is nagenoeg rond, de particuliere dekking is nog niet rond omdat daarover pas zekerheid wordt verkregen als onderhandelingen daadwerkelijk kunnen starten zodra de raad het groen licht geeft door middel van de gevraagde besluitvorming. De daadwerkelijk garantstelling zal aanzienlijk kleiner blijken omdat de publieke cofinanciering zeker zal worden gesteld. Regiosubsidie is toegezegd en te verwachten is dat particuliere investeringsbereidheid blijft bestaan of zelf toe zal nemen. Zie ook de nadere toelichting van de garantstelling bijlage 2.

### **Afstemming met het Meerschap**

Naast uw besluitvorming is ook besluitvorming in het Meerschap van invloed op het vervolg. Het Algemeen bestuur van het Meerschap zal op 8 maart 2010 moeten beslissen over de aan het Meerschap gevraagde cofinanciering. Mocht het Algemeen bestuur daarmee onverhoopt niet instemmen, ontstaat immers een nieuwe situatie die nieuwe besluitvorming zal vragen.

### **Voorstel**

- Instemmen met de gemeentelijke regierol ter uitvoering van de visie Meerweg ontwikkelt Meer;
- Instemmen met de overname van de Meerweg van de provincie Groningen;
- Uit de opbrengsten ten gunste van de overname van de Meerweg € 1.600.000 beschikbaar stellen als eigen bijdrage aan het project Meerweg;
- Instemmen met een uitzetting van de structurele lasten voor wegenonderhoud van ca. € 75.000 jaarlijks;
- Instemmen met een gemeentelijke garantstelling van € 6.138.618 (incl. gemeentelijke bijdrage) om in het verlengde van de eisen van de EFRO subsidie zekerheid te bieden voor de cofinanciering;
- Uitvoering pas starten nadat de publieke cofinanciering is zeker gesteld.

Haren, 12 januari 2010

burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester

