

Voorlopige agenda van de commissie Ruimte en Wonen van 6 juli 2011

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Ruimte en Wonen

Datum: woensdag 6 juli 2011
Aanvang: 20:00 tot 22:30 uur
Locatie: Nieuwe raadzaal
Voorzitter: mw. A. Postma
Griffier: mevr. M. Wechgelaer (050) 3677724

A. Algemeen deel

A.1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling agenda

A.3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

A.4. Conformstukken

geen conformstukken

A.5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B.1. Voorkeursalternatief Stationsgebied GR 11.2657146
(raadsvoorstel 22 juni 2011)
**Raadsvoorstel - Voorkeursalternatief Stations-
gebied.gr11.2657146** (pdf)

B.2. Criteria invulling bedrijventerrein Kranenburg
(collegebrief 6 juni 2011)
**Collegebrief - Toezeggingen raadscommissie RenW 11 mei 2011: Helperwestsin-
gel en Kranenburg.pdf** (pdf)

B.3. Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012 GR 11.2623718
(raadsvoorstel 18 mei 2011)

(stuk reeds ontvangen bij verzending 8 juni jl)
**Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen
2012.gr11.2623718** (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C.1. Ingekomen stukken

Ingekomen stukken (pdf)

C.2. Vaststelling verslag 8 juni jl.

R&W verslag 20110608 (pdf)

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Raadsvoorstel - Voorkeursalternatief Stationsgebied.gr11.2657146

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2574559

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Voorkeursalternatief Stationsgebied

Groningen, 22 JUN 2011

Aan de raad,

Sturen aan de voorkant.

De visieontwikkeling voor het Stationsgebied is in een nieuwe fase aangeland. Het planproces verloopt via een aanpak, waarin uw raad in de gelegenheid is om mee te sturen aan de voorkant van het proces. Dit is tot dusver op uiteenlopende wijze gebeurd. In informele, opiniërende bijeenkomsten, met een excursie naar stationsgebieden elders in Nederland en op diverse besluitvormende momenten. Stapsgewijs brengt u zo de planvorming verder die zich voltrekt in een complexe planomgeving met betrokkenheid van diverse partijen met uiteenlopende verantwoordelijkheden. Ook nu ligt weer een besluit voor die de contouren van de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied zichtbaar moet maken. Met het voorliggende voorstel vragen we u om het voorkeursalternatief te beoordelen en aan te vullen waar u dat nodig vindt, om zo het vertrekpunt voor de volgende fase vast te leggen. Ook nu zien we weer uit naar de discussie met u over dit boeiende onderwerp.

De context.

Zoals u weet werken we nauw samen met andere partijen die een grote verantwoordelijkheid hebben voor de maatregelen die in het kader van het Regionaal Specifiek Pakket voor het station en de toeleidende sporen op stapel staan. De opgave valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen: de spoorse maatregelen voor de kortere termijn tot 2020 en de gebiedsontwikkeling voor de langere termijn tot 2040;

- de knoop Groningen, waarin door ProRail alle spoorse maatregelen voor de periode tot 2020 uitgewerkt worden. De provincie treedt op als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van I&M. De onderdelen waarop dit gebeurt, worden verderop in dit voorstel toegelicht.
- De ontwikkelingsvisie, waarvan de gemeente de trekker is en waarmee de functie van het stationsgebied als dynamo voor de economische ontwikkeling van de stad vorm moet krijgen. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040. Met de ontwikkelingsvisie willen we invloed uitoefenen op het ontwerp van de bovengenoemde ingrepen op het station. We willen zo een goede uitgangssituatie creëren voor de toekomstige invulling van het stationsgebied. De eerste stap op weg naar dit toekomstbeeld en het instrumentarium om daar uitvoering aan te geven, ligt nu voor in dit voorstel voor

een voorkeursalternatief. Vertrekpunt in de methodiek van de door ons ingeschakelde adviseurs is een drietal extreme modellen. Niet om uit te kiezen, maar om het zoekgebied af te bakenen en een samenhangend alternatief voor de invulling van het stationsgebied op te stellen. Dit is een beproefde methodiek die bijvoorbeeld ook bij grote infrastructurele projecten wordt toegepast. Hierop hebben zij met toepassing van een beoordelingsinstrument een diepgaande en uitgebreide analyse verricht, die tot dit voorkeursalternatief heeft geleid. Op deze werkwijze hebben zij een toelichting gegeven in de informele bijeenkomsten van 1 februari en 21 juni jl.

De afstemming tussen korte en lange termijn ontwikkelingen met het oog op een duurzame ontwikkeling van het stationsgebied vindt plaats onder de aansturing van de Stuurgroep Stationsgebied (Provincie, Rijk, ProRail, NS-Poort en gemeente).

Informatieve bijeenkomsten raadscommissies.

Wij hebben met u de planmethodiek met toepassing van een drietal modellen doorgenomen tijdens een tweetal informatieve bijeenkomsten met externe adviseurs. En wel op 1 februari en op 21 juni jl. Enkele onderwerpen waar we met u over gesproken hebben zijn:

- sloop hoek Parkweg.

U bent van mening dat, als nu al blijkt dat sloop van het hoekcomplex Parkweg/Emmaviaduct noodzakelijk is, dat dit dan ook duidelijk moet worden aangegeven. In onze ogen is dat te voorbarig. Dit inzicht hebben we nog niet. Het concept riep, zoals we hebben geconstateerd, te veel de suggestie op dat hier op voorhand een besluit over sloop wordt genomen. Dit is niet het geval. Deze aansluiting is onderwerp voor nadere uitwerking. De bestaande hoekbebouwing valt binnen het gebied, waarbinnen de oplossing voor deze kruising én de entree van het te ontwikkelen gebied aan de zuidzijde van het station moet worden gevonden. De oplossing hangt deels ook samen met de keuzes die nog bij de verdere uitwerking van de Zuidelijke Ringweg moeten worden gemaakt. Deze uitwerking moet immers meer zicht geven op de aansluiting van de ringweg op de onderliggende wegenstructuur van de stad, waaronder het Emmaviaduct. Dit voorkeursalternatief is wat ons betreft de inzet voor de discussie daarover. Uiteindelijk moet uit het herontwerp van de kruising Parkweg blijken of en in welke mate dit ingrepen in het bestaande woonblok met zich meebrengt. Wat dit laatste betreft, hebben we het conceptkaartbeeld aangevuld ter hoogte van de toekomstige kruising tussen de verlaagde Emmaviaduct en de Parkweg.

- knip Stationsweg.

Wij hebben aangegeven dat de "knip" voor autoverkeer er wat ons betreft komt, tenzij dit vanuit de verkeerseffecten op andere gebieden ongewenst is. Wij zijn bezig om deze effecten in beeld te brengen. Er is samenloop met de uitwerking van de plannen voor de Zuidelijke Ringweg. Ook op dit onderdeel is afstemming nodig. Een besluit over de "knip" is in het voorliggende voorstel niet nodig. Het model werkt zowel met als zonder knip. Van het verplaatsen van het busstation hebben we hoge verwachtingen wat betreft de afname van de verkeersdruk op het voorplein. De keuze voor een knip zal dan ook eerder plaats moeten vinden op het niveau van het totale verkeerssysteem van de stad. De fractie van de VVD heeft ons gevraagd om aan te geven wanneer en op welke wijze de raad betrokken is geweest bij het voorstel voor de "knip". In onze opiniërende discussie van 10 februari 2010 heeft ons college zijn voorkeur hiervoor al kenbaar

gemaakt. In onze brief van 24 juni 2010, met als onderwerp de ontwerpogave, hebben we een aantal stellingen opgenomen, waaronder stelling 6, waar we deze voorkeur opnieuw aan hebben gegeven. En teruggrijpend op de voorgaande discussie met u daarbij ook de constatering, dat u daarbij graag ook alternatieven in beeld gebracht wil hebben. In de ontwerpogave is uw wens dan ook terug te vinden.

- doorgaande fietsverbinding.

U hebt opmerkingen geplaatst over de befietsbaarheid van de traverse. Aan de zuidzijde van het spoor is een daarvoor benodigde helling wellicht nog in te passen. Samen met ProRail zijn we tot de conclusie gekomen, dat het overbruggen van een hoogte van circa 8 m aan de voorzijde niet mogelijk is, anders dan met liften, roltrappen of een spiraalvormige baan. Die laatste is dan weer moeilijk inpasbaar. Alleen een fietstunnel kan een doorgaande fietsverbinding opleveren. De vraag is echter wat een dergelijke doorgaande fietsverbinding toevoegt aan de bestaande routes via Hereweg en Emmaviaduct vanuit de zuidelijke woonwijken naar de binnenstad. Bovendien verzaart dit de druk op de Werkmanbrug. In het voorkeursalternatief wordt ook voorzien in een ontvangstdomein aan de zuidzijde van het station. Daar zullen dus ook stallingmogelijkheden worden gerealiseerd. Omrijden voor fietsers die het station als einddoel hebben is dus niet aan de orde.

Participatie: consultatierondes.

Na de presentatie aan uw commissies hebben we een consultatieronde gehouden, waarbij het concept-voorkeursalternatief in twee bijeenkomsten is voorgelegd aan de klankbordgroepen van bewonersorganisaties en belangengroepen. Afzonderlijk overleg is gevoerd met het OV-bureau. Over het algemeen waren de reacties op het concept positief en leverden tevens aandachtspunten op voor de uitwerking. Daarnaast zijn we een intensief traject met ProRail ingegaan. Het accent lag daarbij op de ligging en uitvoering van de traverse die, zoals u weet, een essentiële rol moet vervullen in de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het concept-voorkeursalternatief is daarbij leidend geweest, ook voor ProRail. Het OV-bureau heeft ook actief geparticipeerd in de workshops die door ProRail zijn georganiseerd.

- overleg OV-bureau.

Aan het OV-bureau is gevraagd of het toekomstige OV-model past in het voorkeursalternatief. Deze vraag is voor hem moeilijk te beantwoorden, omdat er onvoldoende zicht is op het buslijnnennet na 2020. Dit is ook sterk afhankelijk van nog te nemen besluiten, o.a. over de treinverbinding Groningen-Heerenveen en fase 2 RegioTram. Het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde is volgens het OV-bureau een goed alternatief voor de streeklijnen die eindigen op het hoofdstation. De huidige situatie aan de noordzijde is niet toekomstvast. Het busstation voldoet niet aan de eisen van toegankelijkheid en op termijn niet aan de wetgeving hierover. Voor hét vervoersknooppunt van het noorden kan dit uiteraard worden aangemerkt als een grote omissie. Wordt wel voldaan aan deze eisen ter plekke, dan gaat dit ten koste van de capaciteit die nu al aan zijn grenzen zit. Aan de andere kant verwacht het OV-bureau bij een situering aan de zuidzijde hogere exploitatielasten voor de stadlijnen en de streeklijnen die ook de stad inrijden. Dit heeft te maken met de extra rijtijd vanuit de zuidkant via het Emmaviaduct richting de Herebrug. Ook de overstap tussen de tram en bus zou ongunstiger kunnen uitpakken bij een zuidelijke situering. Haltes langs de

Stationsweg kunnen mogelijk soelaas bieden. In het meest extreme geval zou een doorkoppeling over de sporen aansluitend op het te vervangen Herewegviaduct overwogen kunnen worden. Het OV-bureau is op dit moment doende om meer inzicht te krijgen in de overstapbewegingen tussen de bus en alle andere modaliteiten en hoe deze zich zullen ontwikkelen. Zowel voor als na de komst van de tram.

- overleg klankbordgroepen.

Ondanks het overwegend positieve commentaar op het voorkeursalternatief, waren er ook punten van kritiek. Vanuit de Fietsersbond vanwege onze conclusie, dat een doorgaande fietsverbinding over de passage niet uitvoerbaar is. Een doorgaande fietsverbinding is alleen mogelijk als hiervoor een fietstunnel wordt aangelegd. De bewonersorganisatie Rivierenbuurt mist vooral een omvattende visie op het verkeers- en vervoerssysteem in de stad waar de ontwikkeling van het stationsgebied ingepast is. Gevreemd wordt voor aantasting van de leefbaarheid van de Rivierenbuurt door een opeenstapeling van plannen, die volgens de bewonersorganisatie niet op elkaar zijn afgestemd. Plannen, zoals die voor de Zuidelijke Ringweg en voor het stationsgebied. Dit uit zich ondermeer concreet in kritiek op onderdelen van het voorkeursalternatief. Zo heeft men twijfels bij de noodzaak tot verlaging van het Emmaviaduct. En ook voorziet men een extra verkeersdruk op de Parkweg. Vanwege deze reacties hebben wij het noodzakelijk gevonden om nader in overleg te gaan met de bewonersorganisatie van de Rivierenbuurt.

Aanpak knoop Groningen.

Voor het spoorse deel werkt ProRail aan de uitwerking van het Programma Noord Nederland (PNN), het integrale pakket van spoorse maatregelen voortkomend uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP). Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is de uitwerking voor de knoop Groningen van belang. Hiervoor vervult de provincie de rol van (namens het ministerie van I&M) gedelegeerde opdrachtgever richting ProRail. Vanwege de omgevingseffecten van de maatregelen participeren wij intensief in het traject van planvorming zoals dat door ProRail is uitgezet.

Deze uitwerking bevindt zich in de planstudiefase, wat inhoudt, dat rond een aantal onderdelen alternatieven worden gegenereerd en gewaardeerd. Het gaat hierbij om de volgende onderdelen:

1. transfer
2. spoor
3. aanlanding tram op 1b
4. opstelterrein.

De alternatievenstudie betreft het spoordomein, inclusief de raakvlakken met de gebiedsontwikkeling. Het spoordomein valt uiteen in de onderdelen transfer (loopverbinding), spoor (de railinfrastructuur) en het opstelterrein. Transfer en opstelterrein hebben een groot raakvlak met de gebiedsontwikkeling. Voor de transfer is dat een tweezijdige relatie: vorm en dimensies zijn mede afhankelijk van de gebiedsontwikkeling; omgekeerd geven de functie en de inrichting van een transferverbinding richting aan de gebiedsontwikkeling. Opstellen is een voorwaardelijke relatie; tegen welke kosten is het opstelterrein (geheel of gedeeltelijk) vrij te maken en op welke wijze wordt dit gefinancierd. Elk onderdeel is een deelstudie

binnen de alternatievenstudie.

Deze alternatievenstudiefase is eind dit jaar afgerond. We gaan er vanuit, dat de meest opvallende raakvlakken met de gebiedsontwikkeling al eerder inzichtelijk worden om mee te nemen in onze ontwikkelingsvisie en -strategie voor de langere termijn. Deze raakvlakken zijn het meest prominent in de deelprojecten transfer en opstel terrein. Ook het deelproject spoor heeft uitkomsten die direct doorwerken in het programma van eisen, dat gaat gelden voor de vervanging van het Herewegviaduct. ProRail werkt op die onderdelen intensief samen met ons en de overige betrokken partijen, zoals de provincie en NS-Poort. Een belangrijk winstpunt in deze samenwerking is, dat afzonderlijke wensen, zoals een interwijkverbinding, gebundeld worden in de oplossing die ook voor de transfer nodig is. Dubbelgebruik leidt zo tot efficiënt ruimtegebruik en inzet van financiële middelen.

Het voorkeursalternatief.

Voor de beschrijving van het voorkeursalternatief in woord en beeld, verwijzen wij u kortheidshalve naar het bijgevoegde rapport "Groningen Stationsgebied, rapportage voorkeursalternatief". Zoals gezegd, vertrekpunt in de methodiek daarvoor waren een drietal extreme modellen. Hiermee werd het zoekgebied afgebakend waarbinnen een voor het Groningse Stationsgebied passende invulling moest worden gevonden. Het voorliggende voorkeursalternatief is daarvan de uitkomst geweest. Partijen in de Stuurgroep Stationsgebied hebben zich achter dit voorkeursalternatief geschaard.

Het voorkeursalternatief is geen plan, maar een stap op weg naar een visie. Een leidraad voor verdere invulling, waarbij nog veel momenten komen waarin u keuzes moet maken. Daarom heeft het voorkeursalternatief dus nog veel vrijheidsgraden. En zal dat ook moeten behouden. De leidraad moet immers lang mee en moet daarom ook voldoende flexibel zijn om nog onbekende toekomstige ontwikkelingen op te kunnen vangen. Het is een uitspraak over de ambitie voor het Stationsgebied. In de kern komt deze uitspraak neer op een besluit over de keuze voor een nieuw adres voor het Stationsgebied. En daarmee in essentie een keuze voor:

- de "schuine" traverse als meest ideale overstap tussen verschillende modaliteiten en als interwijkverbinding tussen zuidelijke wijken en het centrum;
- verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde voor de verlichting van de verkeersdruk aan de noordzijde en voor een betere functionaliteit (toegankelijkheid) van dit station;
- een duidelijk nieuw adres voor het Stationsgebied aan de zijde van de "Emmaboulevard" met een nieuwe stadsentree in de vorm van een stedelijke boulevard door verlaging van het Emmaviaduct tussen Parkweg en Julianaplein;
- een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde ter verlichting van de programmadruck op de noordzijde met de mogelijkheid voor gefaseerde ontwikkeling;
- transformatie van het Stationsplein van een verkeersplein naar een verblijfsplein.

De verdere uitwerking tot een ontwikkelingsvisie.

Voor het omzetten van dit voorkeursalternatief in een ontwikkelingsvisie en -strategie is

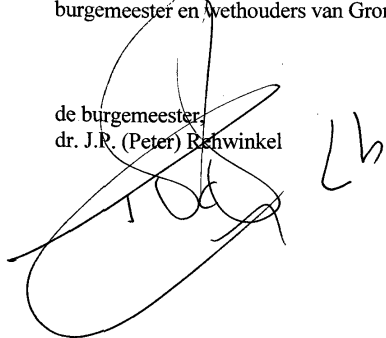
meer informatie nodig. Allereerst aan u de vraag uiteraard of u in het voorkeursalternatief als leidraad voor de verdere uitwerking nog zaken mist of anders wilt zien. Daarnaast moet aanvullend onderzoek worden verricht en zullen we waar mogelijk gebruik maken van bijdragen van derden die op onderdelen en op aanpalende terreinen werkzaam zijn. Het gaat o.a. om afstemming en informatie op het schaalniveau van de visie zelf of op een gedetailleerder niveau (o.a. planstudie ProRail, eisen NS ten aanzien van exploitatie stationsvoorzieningen) en op het hogere schaalniveau waaronder de zuidelijke ringweg en het daaraan gerelateerde stedelijke verkeerssysteem. In de vervolgfase willen we een verdere uitwerking van het model maken. Onder regie van ProRail zal een businesscase worden opgepakt voor de verplaatsing van het opstelterrein. De ontwikkelingsvisie, als instrument om toekomstige ontwikkelingen in dit gebied richting te geven, krijgt uiteindelijk vorm in een plankaart (stedenbouw en verkeer), een samenwerkings-overeenkomst op basis van marktconsultatie en een ontwikkelings-strategie (inclusief financieringsstrategie), waarbij de programmatische kansen (Cityhub) worden gerelateerd aan de fasering van de uitvoering. Het gebiedsconcept "Cityhub" zullen we voor dit doel verder programmatisch "laden", samen met de partijen die ook hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit concept. Het uiteindelijke resultaat van deze uitwerking verwachten we in het najaar. Zoals we met andere partijen, waaronder het Rijk, hebben afgesproken, zullen we dan aan het BO MIRT rapporteren of er in onze ogen perspectief is voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied en onder welke voorwaarden.

Wij vragen u om het voorkeursalternatief vast te stellen. Vanuit die keuze zullen wij dan verder gaan met het opstellen van een ontwikkelingsstrategie, die wij u in het najaar willen voorleggen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
het voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van het Stationsgebied vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



BIJLAGE

Groningen Stationsgebied

Rapportage Voorkeursalternatief

juli 2011

Inhoud

Inleiding	03
Voorkeursalternatief	04
Algemeen	
Referentiestation	06
CityHub Groningen	07
Ruimtelijkheid	
Structuur van de stad	08
Relatie stad/landschap	09
Adressering	10
Verblijfskwaliteit	11
Intro Hub/Domeinen	12
Infra Hub	
Hoofdstructuur	13
Ingrepen	14
Autoverkeer	15
Bus	16
Tram	17
Langzaam verkeer	18
Verkeersveiligheid	19
Overstapplaats	20
Functie passage	21
Programma	
Flexibiliteit in dichtheid	22
Mixed Hub Begane Grond	23
Mixed Hub Verdieping	24
Duurzaamheid	
Cultuurhistorie	25
Water en Groen	26
Levensloop	27
Toekomstvastheid	28
Milieukwaliteit	29
Haalbaarheid	
Bouwfaserings	30
Overlast bouw	31

Inleiding

In juni 2010 heeft Movares in samenwerking met de Zwarte Hond de opdracht gekregen om een integrale visie te maken voor het stationsgebied van Groningen. De eerste fase van deze opdracht eindigt met de goedkeuring van een voorkeursalternatief. Dit is de fase waarin de visie zich op dit moment bevindt.

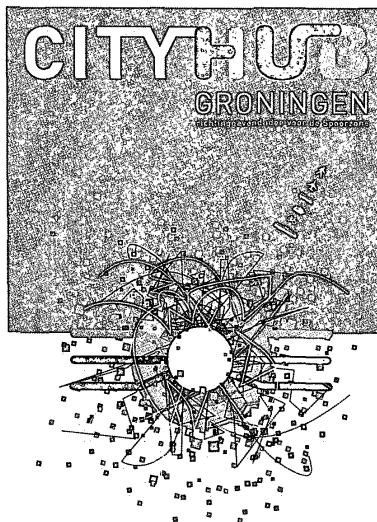
De eerste fase van de opgave begon met het opstellen van drie wezenlijk verschillende varianten. Deze drie varianten bepalen op eigen wijze het nieuwe adres voor Groningen.

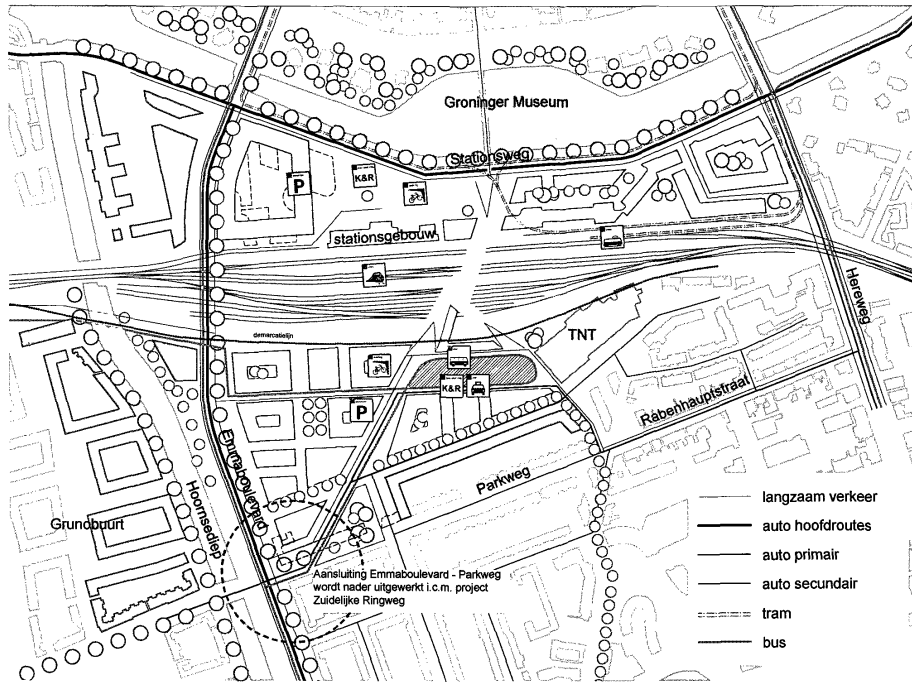
Het eerste adres richt zich op de Stationssingel. Dit model is een zeer compact stationsgebied aan de noordzijde van de sporen, waarin de vele functies maximaal gestapeld zijn. Aan de zuidzijde ontstaat ruimte voor een groen en ontspannen woonmilieu. Het tweede model richt zich naar het westen, naar het verlaagde Emmaviaduct. Door middel van een schuine traverse ontstaat er een directe link tussen het autoverkeer op de Emmaboulevard en het openbaar vervoer en langzaam verkeer van het stations- en centrumgebied.

Het derde model is het adres Werkmanplein waarbij de Diepenring verschuift naar het zuiden en het centrumgebied als het ware over de sporen wordt doorgetrokken. Hierdoor ontstaat een nieuw adres aan de zuidzijde van de sporen. Rond de traverse ontstaat een hoge dichtheid aan programma.

Om deze drie adressen goed met elkaar te vergelijken is een matrix opgesteld. De drie varianten zijn vergeleken op infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, duurzaamheid en haalbaarheid, etc. Aan alle aspecten zijn punten toegekend en is de variant Emmaboulevard als meest kansrijke naar voren gekomen. Vervolgens is gekeken of de punten uit de andere twee modellen die hoog scoren in model Emmaboulevard kunnen worden geïmplementeerd. Uit deze afweging is het voorkeursalternatief naar voren gekomen.

In de tweede fase zal een ontwikkelingsstrategie geformuleerd worden waarbij de afhankelijkheden van de verschillende ontwikkelingen in kaart worden gebracht. Voor deze ontwikkelingsstrategie dienen de uitgangspunten zoals geformuleerd in CityHub Groningen als basis: van InfraHub, IntroHub, Mixed Hub en Creating Hub.





Voorkeursalternatief

Keuze voor een adres

Station Groningen groeit. In de komende decennia neemt het aantal reizigers sterk toe. Het openbaar vervoer breidt zich daardoor steeds verder uit. Er komen meer treinen en er komen nieuwe modaliteiten bij zoals de tram. Daarnaast is het aantal reizigers de afgelopen jaren ook al flink gegroeid en is de druk op het voorplein nu al te groot. Deze groei zorgt nu en in de toekomst voor een grote druk op het stationsgebied en vraagt om een nauwkeurige inpassing.

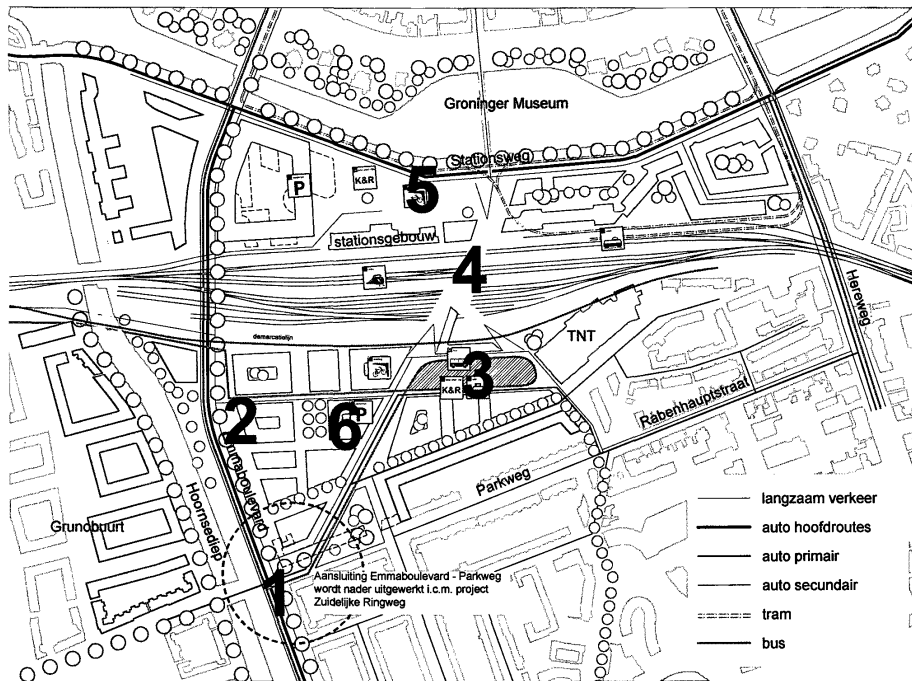
In het voorkeursalternatief wordt deze inpassing gevonden door een deel van het stationsprogramma naar de zuidzijde van het station te verplaatsen. Hierdoor ontstaat niet alleen een levendige zuidzijde, maar komt aan de noordzijde van het station ruimte vrij om nieuw programma toe te voegen en de openbare ruimte te transformeren van verkeers-, naar verblijfsgebied.

Om een goed adres te kunnen maken aan het Emmaviaduct moet deze verlaagd worden en getransformeerd worden tot een stedelijke boulevard met veel groen. Het huidige viaduct vormt door zijn

monofunctionele en verkeerkundige vormgeving een scheiding in het profiel. Hierdoor wordt de ruimtelijke kwaliteit van het profiel teniet gedaan. Tevens slaat men, in de beleving vanaf het viaduct, een deel van de stad over en begint de beleving van de stad Groningen pas op de kruising met de Stationssingel. Door het Emmaviaduct te verlagen wordt deze kwaliteit weer zichtbaar in de vorm van twee stedelijke wanden, het Hoornsediep en een belangrijke stadsboulevard. Vanaf de Zuidelijke Ringweg rijdt men de stedelijke structuur binnen. Het eerste stedelijke knooppunt bevindt zich op de kruising met de Parkweg. Dit vormt het adres van het zuidelijke stationsgebied en de gelijkvloerse kruising zorgt voor een goede ontsluiting van het gebied.

In het voorkeursalternatief krijgt het stationsgebied een adres aan de zuidzijde aan het verlaagde Emmaviaduct. Hierdoor wordt de wijk nabij de Rabenhauptstraat, Davidstraat en Hereweg ontzien.

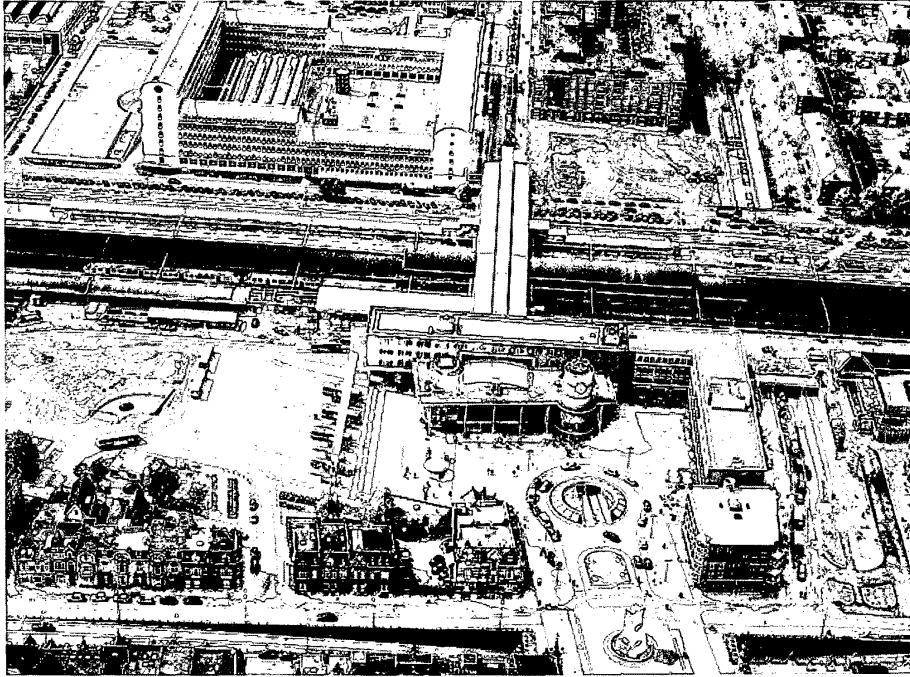
Raadsvoorstel - Voorkeursalternatief Stationsgebied.gr11.2657146



Het station krijgt dus een noordelijk en een zuidelijk deel met een traverse die deze delen verbindt. Deze traverse dient tevens als interwijkverbinding tussen het centrum en de zuidelijke woonwijken. In het noordelijke deel bevindt zich de regio-tram, de langzaam verkeerroute richting het centrum, een kiss&ride, parkeergarage, een fietsstalling en het stationsgebouw. In het zuidelijke deel bevindt zich het busstation, taxistandplaats, kiss&ride, fietsstalling en een grootschalige parkeervoorziening. In de volgende paragrafen wordt het voorkeursalternatief in verschillende deelaspecten verder toegelicht.

Vaststellen van het voorkeursalternatief betekent in essentie kiezen voor:

- Het verlagen van het Emmaviaduct (1)
- Duidelijk adres aan het Emmaviaduct (2)
- Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid (koppeling met regio-tram) (3)
- Schuine traverse voor essentiële overstap en interwijkverbinding. (4)
- Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein. (5)
- Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken. (6)



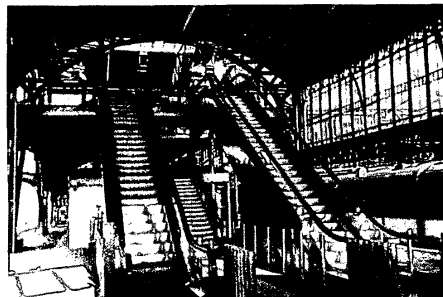
Algemeen

Referentiestation Den Bosch

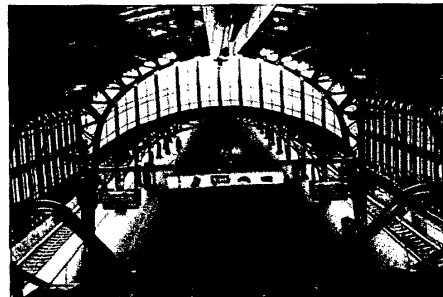
Het voorkeursalternatief voor het stationsgebied Groningen is goed te vergelijken met het station in Den Bosch. Ook dit station verbindt twee levendige stadsdelen met elk een eigen dynamiek. Naast de transferfunctie voor het station is de traverse in Den Bosch tevens de interwijkverbinding tussen het centrum en het Paleiskwartier. De traverse is levendig en biedt plaats aan een aantal kiosken en informatievoorzieningen.

In Den Bosch is tevens erg zorgvuldig omgegaan met de historische kappen, een thema wat ook speelt bij de rijksmonumentale perronkappen in Groningen.

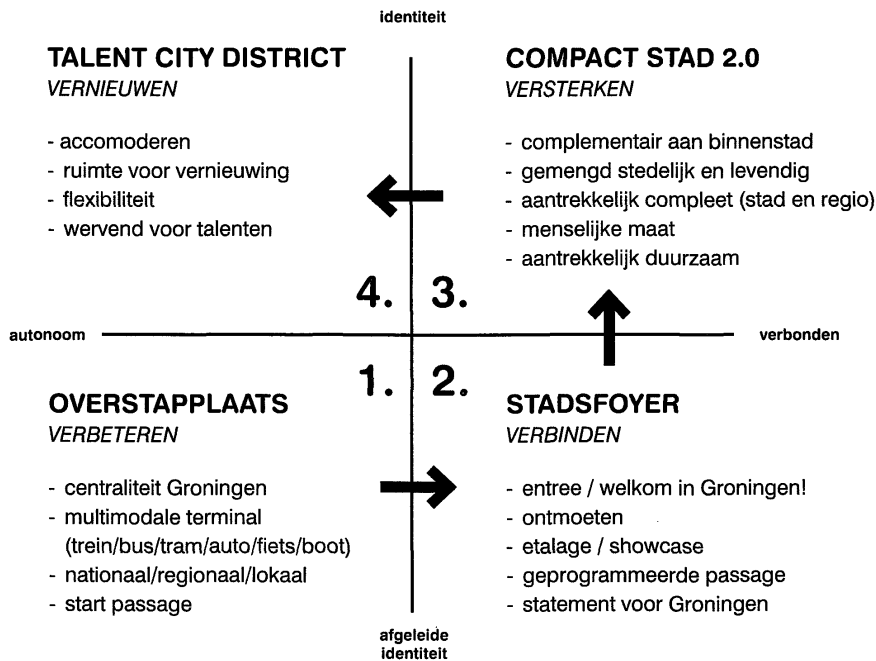
Daarnaast zijn de perrons in Groningen vrij smal wat mogelijk resulteert in een derde stijgpunt (nader onderzoek wijst dit uit). In Den Bosch is dit stijgpunt op een creatieve manier opgelost middels een tussenniveau.



Tussenniveau voor derde stijgpunt



Respect voor de oude perronkappen



Vier kwadranten

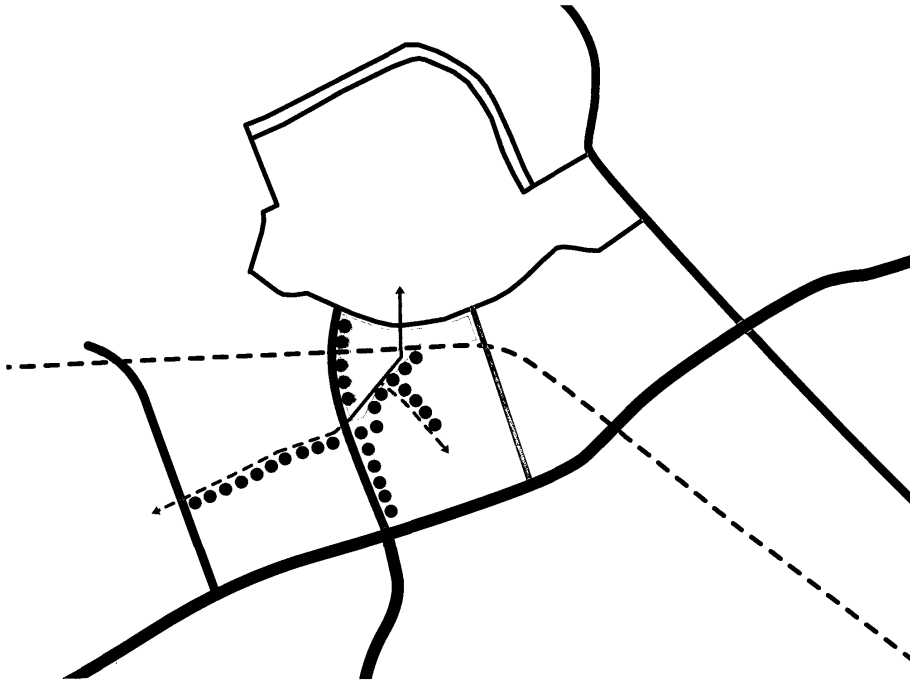
Algemeen

CityHub Groningen

De vier kwadranten zijn:

1. Overstapplaats; hier komen vele modaliteiten bij elkaar en worden nationale, regionale en lokale netwerken verbonden;
2. Stadsfoyer; in deze entree worden de kwaliteiten van Groningen, stad + ommelanden, zichtbaar
3. Compacte stad 2.0; levendige en aantrekkelijk complete stedelijkheid in aanvulling op de binnenstad met een menselijke maat
4. Talent City district; in deze aantrekkelijke stedelijke omgeving is er accommoderend vermogen om mee te gaan met de veranderingen in de tijd. Zo draagt het blijvend bij aan de aantrekkelijkheid van Groningen als City of Talent.

- | | | |
|----|------------------------|---------------------|
| 1. | (OVERSTAPPLAATS) | INFRA HUB |
| 2. | (STADSFoyer) | INTRO HUB |
| 3. | (COMPACTE STAD 2.0) | MIXED HUB |
| 4. | (TALENT CITY DISTRICT) | CREATING HUB |



Ruimtelijkheid

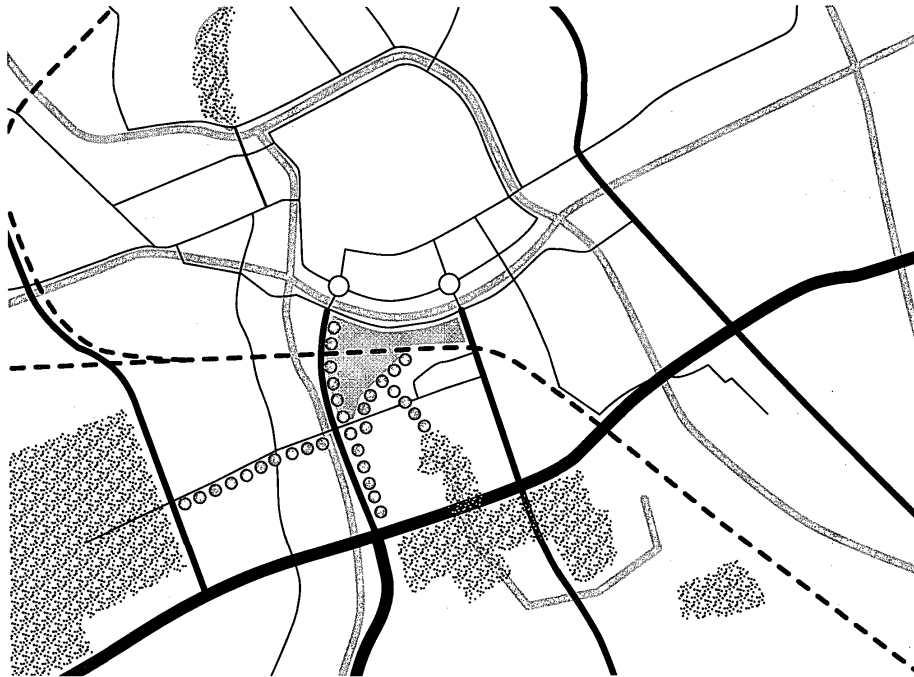
Structuur van de stad

Een wens vanuit de structuurvisie is om de lege ruimte aan de zuidzijde van het station te gebruiken om de intense stad in optima forma te realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel.

Naast gebouwd programma speelt ook de infrastructuur een grote rol voor de structuur van de stad. Groningen is goed bereikbaar met het openbaar vervoer maar ook met de fiets en met de auto door de snelwegen A7 en A28. Het stationsgebied is het punt waar al deze verschillende modaliteiten bij elkaar komen.

Het voorkeursalternatief brengt deze stedelijkheid aan de zuidzijde en voldoet dus goed aan de wens vanuit de structuurvisie en de Cityhub. Het voorkeursalternatief past ook goed in het huidige beleid. De functie van het Emmaviaduct is versterkt en de koppeling van het autoverkeer met het openbaar

vervoer is optimaal zonder daarbij het verkeer op de binnenstadsring te frustreren.

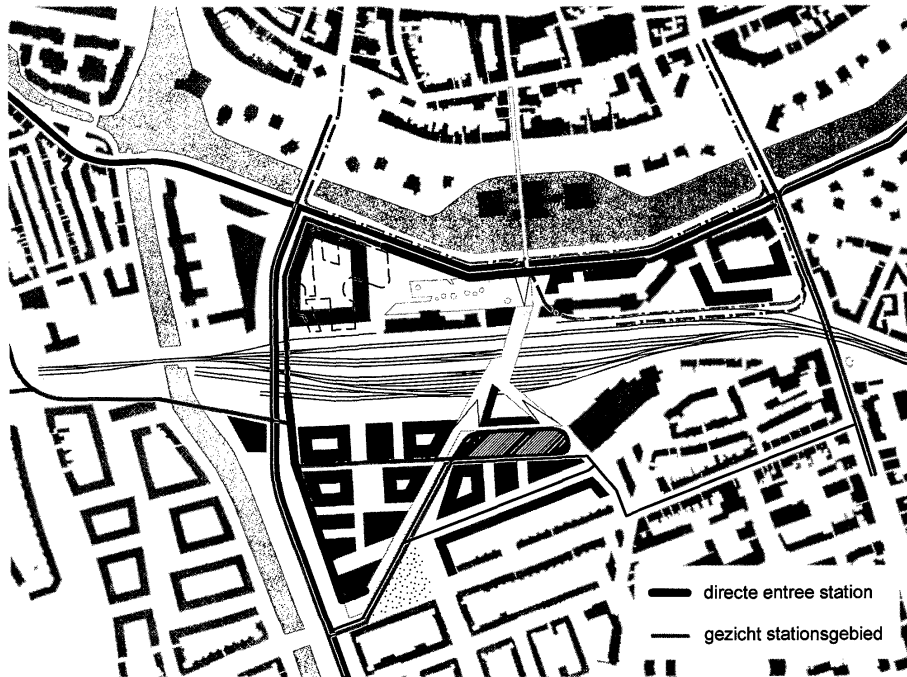


Ruimtelijkheid

Relatie stad/ landschap

Een optimaal functionerend blauw-groen netwerk met goede onderlinge verbindingen is cruciaal voor de stad. Groningen hecht grote waarde aan de landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied maar ook aan de kwaliteit van het Stadspark en het Sterrebos. De relatie tussen het stationsgebied en deze landschappen zijn een belangrijk uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het voorkeursalternatief heeft enkele lineaire verbindingen met het landschap. Deze zijn vormgegeven door laanbeplanting langs de routes richting het Stadspark en het Sterrebos. In een verdere uitwerking worden deze verbindingen verder uitgewerkt en wordt substantieel groen binnen het plangebied toegevoegd.

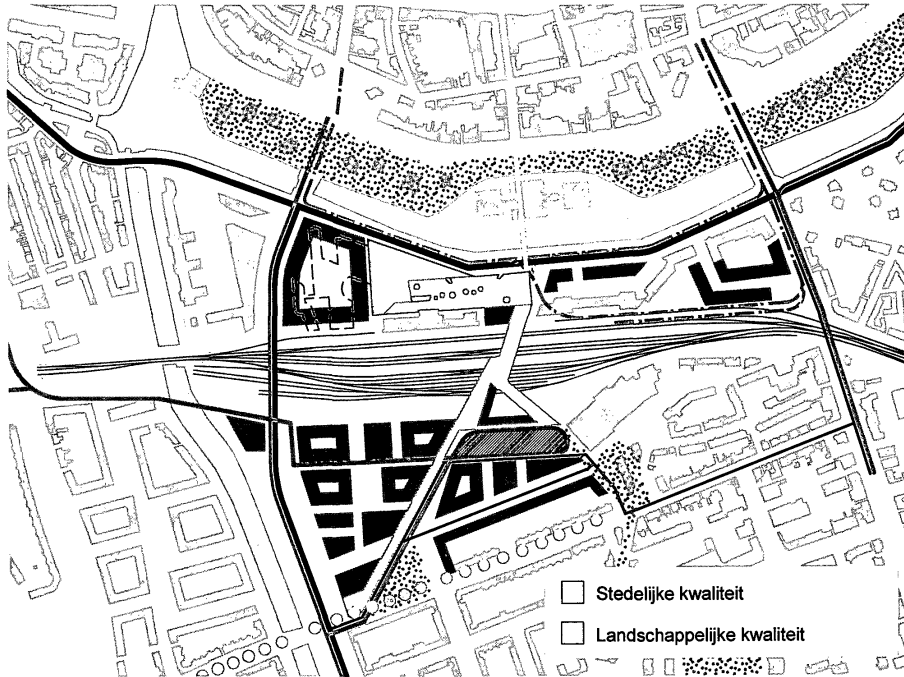


Ruimtelijkheid

Adressering

De wens om de zuidzijde van het stationsgebied te transformeren tot een nieuw hoogstedelijk gebied hangt direct samen met een goed adres van het station aan de zuidzijde. Ook vanuit de binnenstad moet het stationsgebied een duidelijk adres krijgen. Niet alleen voor de OV-reiziger maar ook voor de automobilist die het station wil bereiken. Bezoekers moeten in één oogopslag weten waar het stationsgebied begint.

Het voorkeursalternatief maakt een duidelijk nieuw adres aan de Emmaboulevard. Hierdoor krijgt het stationsgebied twee gezichten. Eén gezicht aan de Stationsweg, gericht op de voetganger en een duidelijke relatie met de binnenstad. En één adres aan de Emmaboulevard met een relatie met de regio én gemotoriseerd verkeer.



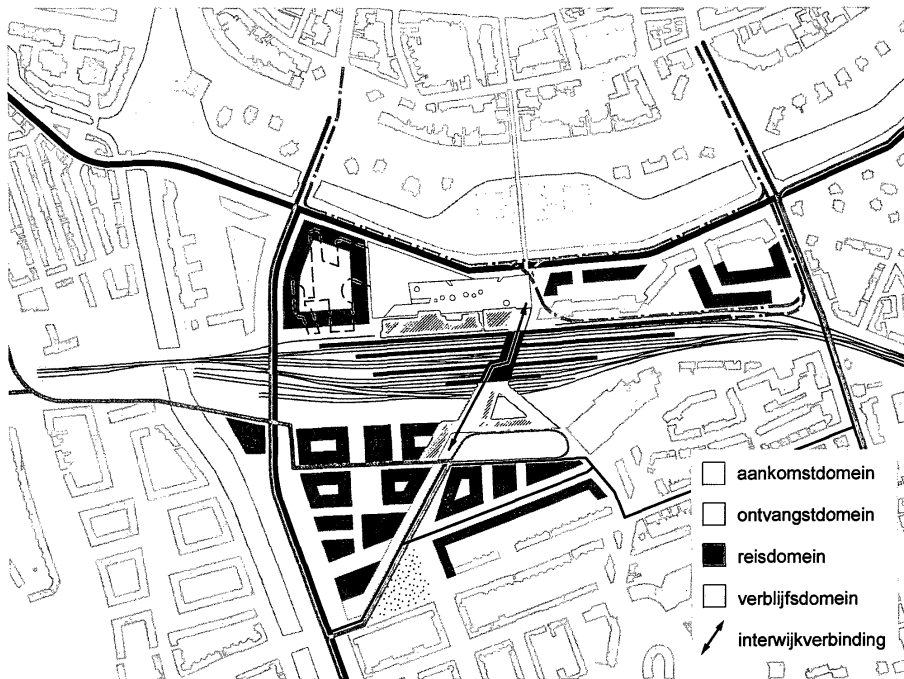
Ruimtelijkheid

Verblijfskwaliteit

De binnenstad is het visitekaartje voor Groningen. De structuurvisie hecht grote waarde aan aantrekkelijke en veilige verbindingen met de binnenstad. De voetganger staat hierbij centraal.

Een levendige en sociaal veilige verblijfskwaliteit ontstaat door een mix aan functies, een goede programmering van de plint en de mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte. Hierbij wordt er rekening gehouden met de menselijke maat.

In het voorkeursalternatief is er de mogelijkheid tot een goede programmering van de plint en de openbare ruimte. Doordat het busstation zich aan de zuidzijde bevindt neemt het verkeer op de Stationsweg ten opzichte van de huidige situatie af. Doordat het vele verkeer de noordzijde niet meer domineert ontstaat er ruimte om deze zijde opnieuw en duidelijk in te richten.



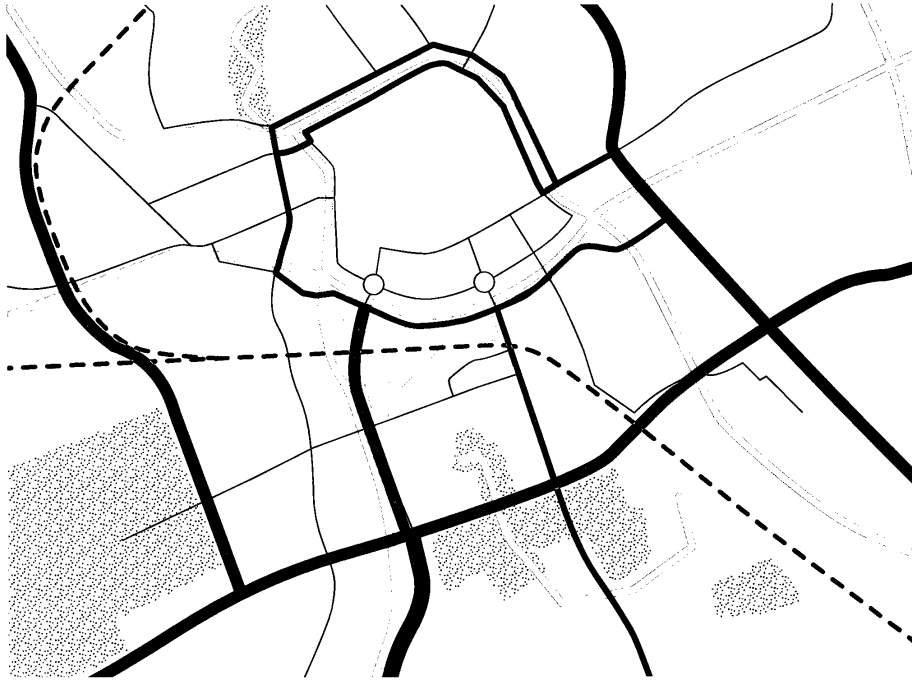
Ruimtelijkheid

Intro Hub/Domeinen

In de Cityhub is de wens naar een goede Stadsfoyer geformuleerd. De stationsdomeinen zijn begrepen die gebruikt worden om de functies op het station te ordenen. De Stadsfoyer uit de Cityhub is de entree van de stad, een plek waar mensen elkaar ontmoeten, de etalage van de stad en een statement voor Groningen. Deze aspecten krijgen vorm in een ruime passage. In de Cityhub wordt expliciet de voorkeur uitgesproken voor een brede, geprogrammeerde traverse/stationshal dat als nieuw beeldmerk voor de stad kan fungeren.

In het voorkeursalternatief is de traverse de verbinding tussen twee ontvangstdomeinen met ieder een eigen karakter. Daardoor wordt de oriëntatie van de reiziger helder en overzichtelijk.

De positie van de verschillende domeinen wordt op dit moment middels een aantal workshops binnen Prorail verder uitgewerkt.



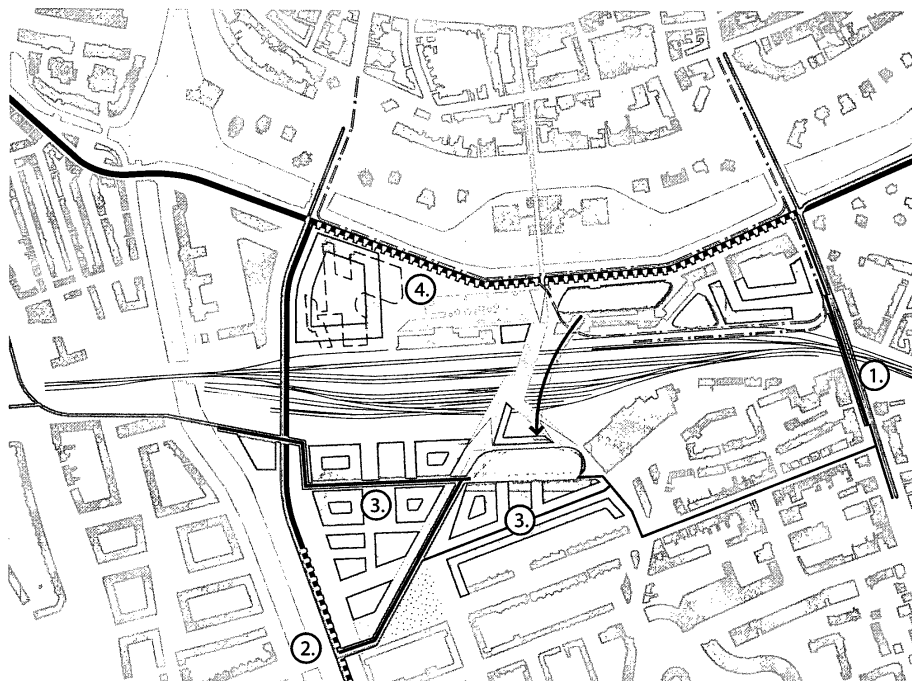
Infra Hub

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het model sluit aan bij de structuur zoals beoogd binnen het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Dit betekent dat het accent van de ontsluiting van het station en de binnenstad komt te liggen op het Emmaviaduct (Emmaboulevard). Door het bus- en autoverkeer (P+R) naar de zuidzijde te brengen wordt er minder druk op de Stationsweg gelegd, die daarmee een verkeersluwer karakter kan krijgen. Dit betekent dat maatregelen worden getroffen om de route minder aantrekkelijk te maken voor het (doorgaande) verkeer, bijvoorbeeld door aanpassingen aan het profiel. Door deze keuzes zit het model ontwikkelingen in de omgeving niet in de weg, zoals bijvoorbeeld de aanlanding van de tram.

De kruisingen van de Emmaviaduct-ontsluiting nieuwe busstation, Stationsweg-Emmaboulevard en Stationsweg-Herebrug blijven aandachtspunten in de verkeersafwikkeling, omdat hier meerdere verkeersstromen samenkomen. Hier ligt nadrukkelijk ook een relatie met de plannen voor de Zuidelijke Ringweg.

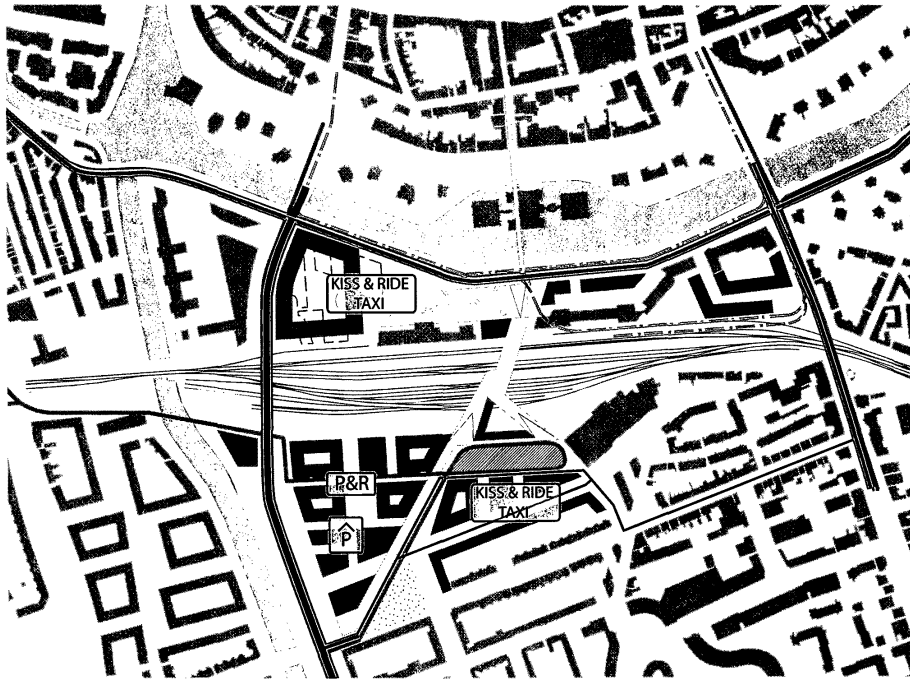
De vormgeving van wegen en kruispunten zijn bepalend voor het functioneren van de structuur. In een nadere uitwerking zijn goede verkeerskundige analyses gewenst op hoger schaalniveau.



Infra Hub

Ingrepen

1. Vervanging Herewegspoorviaduct (uitgangspunt).
2. Verlagen van het Emmaviaduct/ Parkwegviaduct naar maaiveld vanaf A7 tot viaduct over sporen. Dit noemen we de Emmaboulevard.
3. Verplaatsen van het busstation en busbuffer naar de zuidzijde.
4. De Stationsweg wordt heringericht om het verblijfskarakter van de route voor het station te benadrukken.



Infra Hub

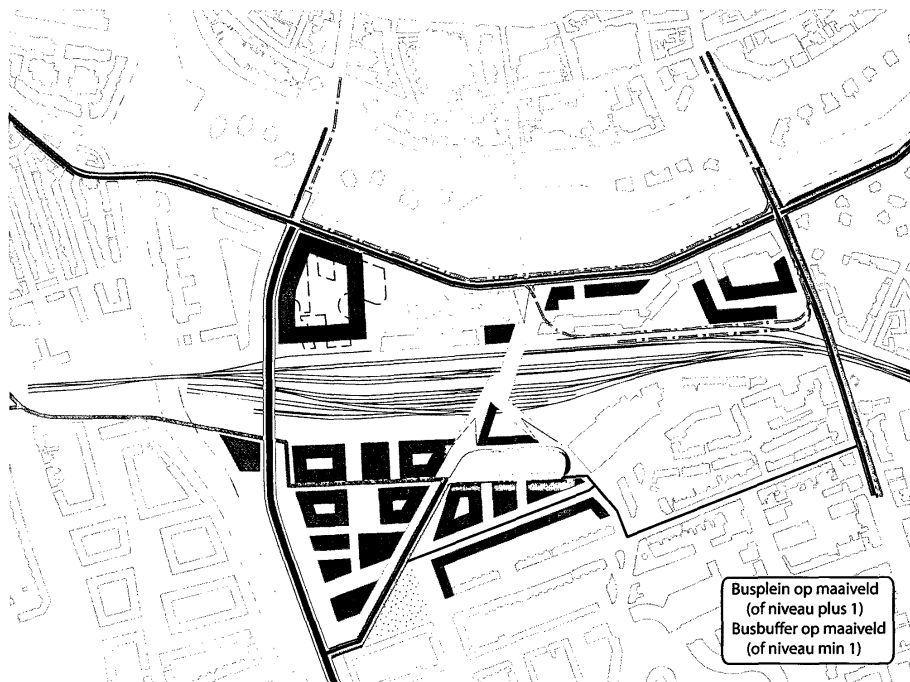
Gemotoriseerd verkeer en parkeren

Het gemotoriseerd verkeer blijft binnen het voorkeursalternatief aanwezig binnen het stationsgebied. De Stationsweg blijft als verbinding aanwezig 'tussen' Emmaboulevard en Hereweg en kruist daarbij de langzaam verkeersroutes. Omdat het busstation naar de zuidzijde verplaatst is, is er wel een aanzienlijke afname van het verkeer op de Stationsweg.

Het verlagen van het Emmaviaduct naar Emmaboulevard heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling en ontsluiting van de zuidelijke woonwijken. De kruispuntcapaciteit is hierin bepalend. Nader onderzoek moet inzichtelijk maken wat de effecten zijn, ook in relatie tot de aanpalende kruispunten (vb. Emmaboulevard-Stationsweg). Eventuele maatregelen ten aanzien van geluid (als gevolg van de verlaging) zijn binnen de gewenste ruimtelijke kwaliteit oplosbaar. De ontwikkelingen aan de zuidzijde zijn aanleiding om

P+R voor het station naar de zuidkant te verplaatsen en mogelijk te combineren met parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkelingen en eventuele parkeerplaatsen voor het centrum (Park + Walk).

De K+R aan de noordzijde komt nabij de huidige K+R-locatie te liggen. Voor deze locatie is het noodzakelijk een goede looproute te realiseren richting transferpunt. Bij nadere invulling van het programma aan de noordzijde dient de locatie wel te worden geoptimaliseerd.



Infra Hub Bus

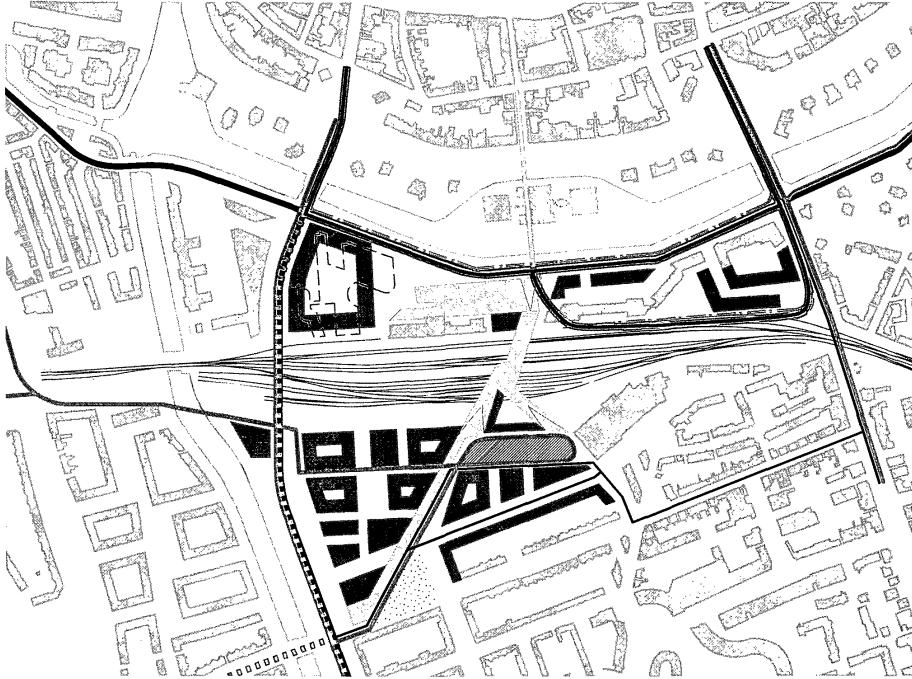
Het busstation wordt aan de zuidzijde zo dicht mogelijk tegen de nieuwe traverse gepositioneerd (op maaiveld of op een verhoogd maaiveld, nader uit te werken) ten behoeve van een gunstige transfer. De busbuffer wordt nabij het busstation ingepast. De routes van en naar het busstation worden zoveel mogelijk gestrekt aangelegd, zowel vanaf de verlaagde Emmaboulevard, de doorgetrokken HOV-as Peizerweg en Hereweg.

Voor het busvervoer is een door koppeling gezien vanuit de huidige lijnvoering tussen het naar de zuidzijde verplaatste Busstation en de Hereweg (Herewegspoorviaduct) zeer gewenst. Busverbindingen van west naar oost (v.v.) moeten zonder die door koppeling anders gebruik blijven maken van de route Parkweg, Stationsweg, Emmaviaduct. Dit heeft een nadelige invloed op de exploitatie (langere rij-/reistijd, meer inzet van bussen en personeel, mogelijk minder aantrekkende werking op de reiziger) en effect op de verkeersafwikkeling op de verschillende kruispunten.

Als wordt gekozen voor een door koppeling van de bus (die ook te gebruiken is voor een tram) van noord naar zuid, moet in de uitwerking gezocht worden naar een nieuw tracé over de sporen tussen het busstation en de Herebrug.

Een andere optie is een ontsluiting door de Rivierenbuurt via de Rabenhaupt- of Vechtstraat. Die laatste route heeft eveneens effecten op luchtkwaliteit en geluidsoverlast in de wijk. Een korte overstap tussen tram en bus, is te bereiken door aanvullende haltering van bussen aan de Stationsweg.

De veronderstelde nadelige gevolgen voor de exploitatie hangen echter sterk samen met het buslijnnennet na 2020. Het onderzoek hiernaar wordt door o.a. het OV-bureau opgepakt. Dan wordt duidelijk of er inderdaad aanvullende maatregelen na verplaatsing van het busstation nodig zijn.

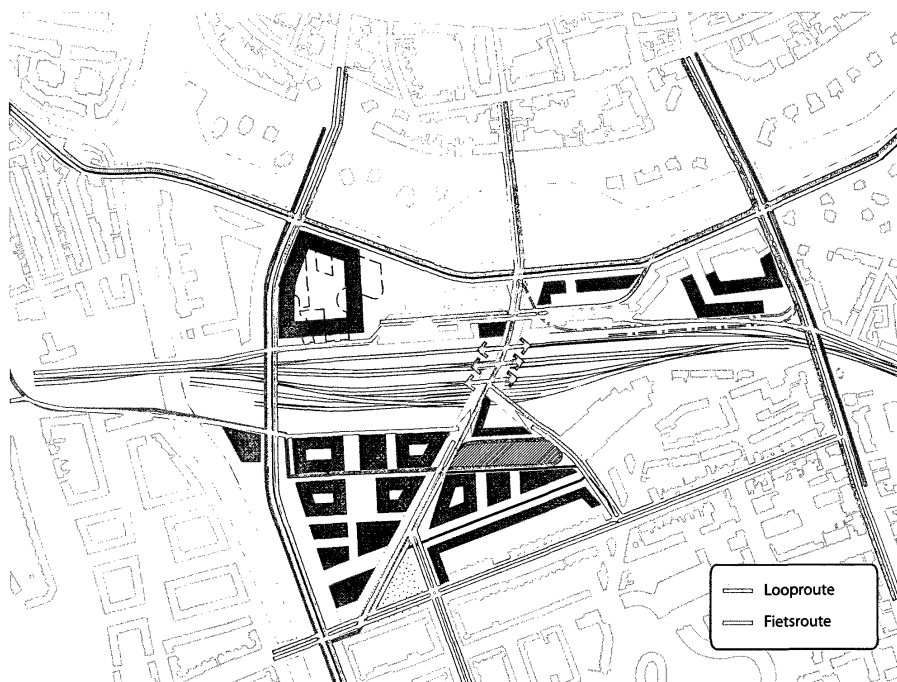


Infra Hub

Tram

De tram wordt overeenkomstig de plannen van het Projectbureau Regiotram Groningen aan de noordzijde ingepast over het Stationsplein en aangesloten op bestaand spoor om de koppeling met de regio mogelijk te maken.

Op langere termijn is een tramlijn naar het zuiden van de stad voorzien, richting Martiniziekenhuis. De lijnvoering van deze verbinding is mogelijk gekoppeld aan de nog nader te bepalen route voor de bus. Daarnaast kan de robuustheid van het tramnetwerk vergroot worden door een extra verbinding met de binnenstad over de Emmabrug richting Gedempte Zuiderdiep. In geval van calamiteiten of onderhoud aan de bruggen is er een alternatief.



Infra Hub

Langzaam verkeer

De belangrijkste route voor langzaam verkeer tussen station en centrum loopt via de Werkmanbrug. Het belang van deze verbinding neemt toe door de toevoeging van een interwijkverbinding over het station. Deze noord-zuidverbinding wordt gekruist door de Stationsweg die nu een belangrijke barrière vormt op het gebied van afwikkeling en verkeersveiligheid.

Met verplaatsing van het busstation en P+R naar de zuidzijde wordt de barrièrewerking van de Stationsweg verminderd.

Het aanblijven van verkeer op de Stationsweg draagt bij aan een levendige omgeving met sociale controle. De bestaande langzaam verkeersroutes worden in tact gehouden en versterkt.

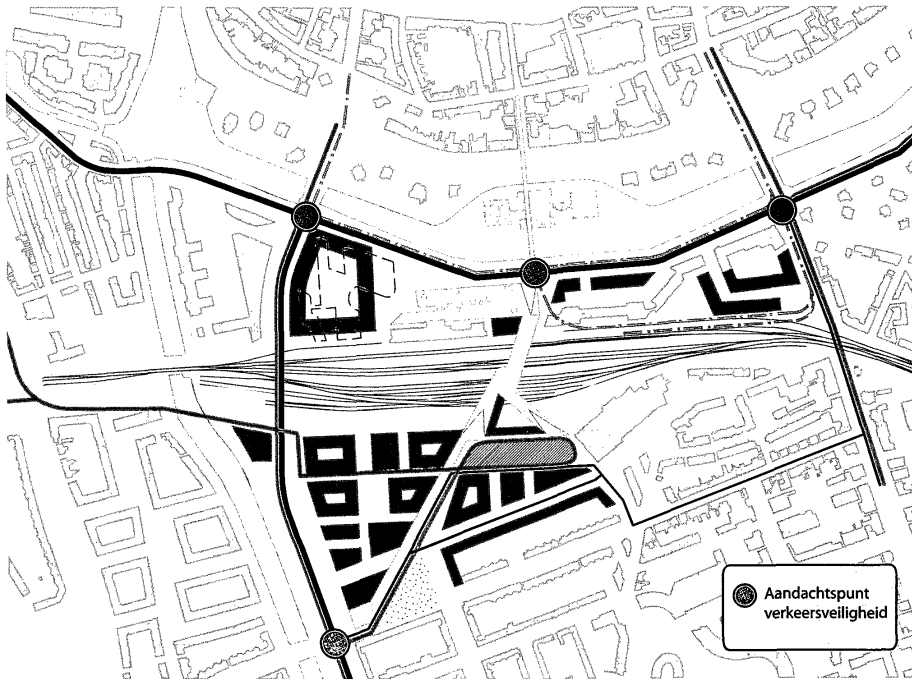
De stallingsvoorzieningen voor de fiets worden ingepast op strategische plaatsen die aansluiten op de fietsroutes en zorgen voor korte loopafstanden naar alle modaliteiten. Er ontstaan mogelijkheden voor uitgebreide stallingen aan de zuidzijde door de volwaardige entree van het station die hier ontstaat

met het busstation en het doortrekken van de passage.

De langzaam verkeersroutes verdienen aandacht bij de inpassing van de tram (kruisende bewegingen).

Het model gaat niet uit van een fietsverbinding over het station. Het te overwinnen hoogteverschil is niet inpasbaar in de directe relatie (gestrekte ligging toerit) met de binnenstad. Het inpassen hiervan heeft daarbij een ongewenste impact op de ruimtelijke kwaliteit. Bijkomend punt is de extra benodigde breedte van de traverse indien fietsers hier eveneens gebruik van maken en de relatie met kruisende voetgangersstromen richting perrons.

Voor een ondertunneling van de fietsverbinding is minder lengte nodig, echter de beschikbare afstand is nog immer onvoldoende voor een kwalitatief goede verbinding, net als de tunnel zelf. De meerwaarde van een dergelijke verbinding ten opzichte van de huidige routes over het Emmaviaduct en de Hereweg is daardoor niet tot nauwelijks aanwezig.



Infra Hub

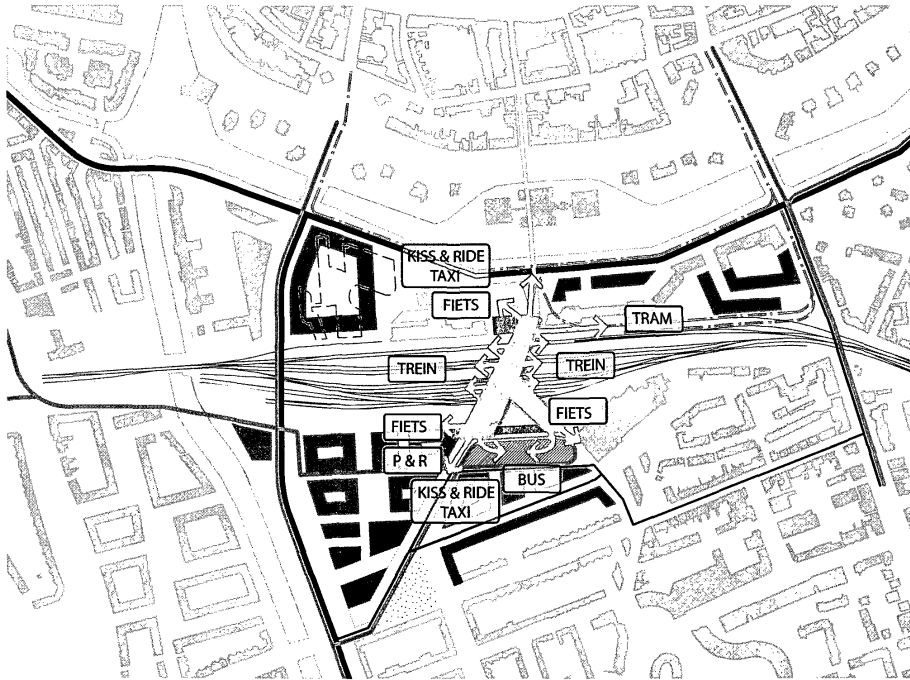
Verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid is aandacht nodig voor de duurzaam veilige inrichting van een aantal kruispunten. Dit betreft met name het kruispunt van de Stationsweg met de Hereweg en de Emmaboulevard. Dit is ingegeven door de inpassing van de tram als extra modaliteit over het kruispunt.

Beide kruispunten zijn tevens onderdeel van belangrijke fietsroutes. Zo is de Hereweg één van de drukste fietsroutes van Groningen.

Het ontvlechten van de knoop aan de voorzijde door het verplaatsen van het busstation leidt tot een overzichtelijker voorplein aan de noordzijde met minder conflicten met langzaam verkeer.

Bij de inrichting van bus- en tramhaltes en toeleidende infra (bijvoorbeeld tramlus) dient eveneens rekening te worden gehouden met de belangrijkste loopstromen. Dit is onderwerp van nadere uitwerking.



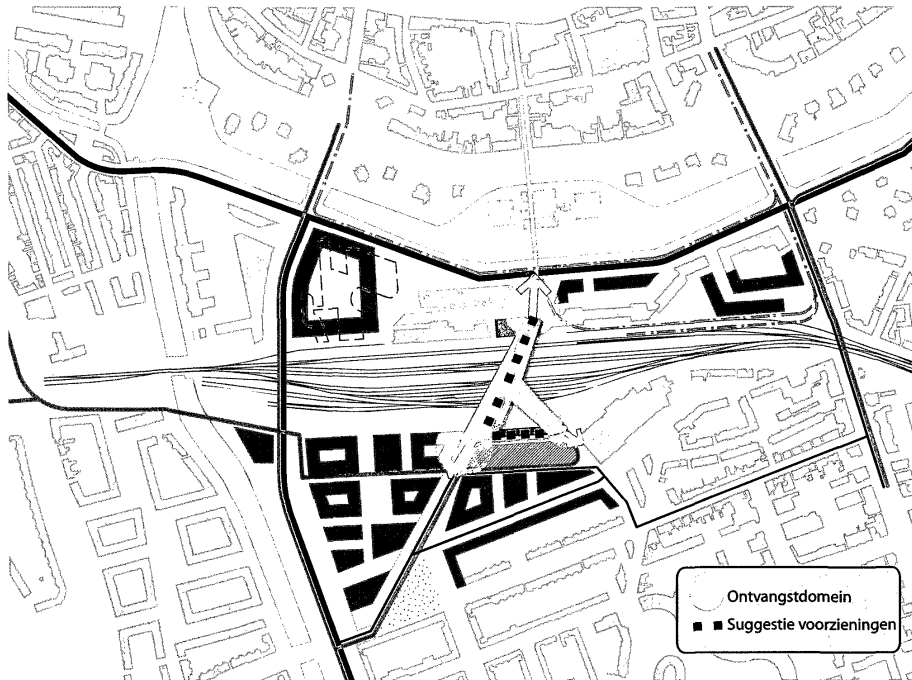
Infra Hub

Overstapplaats

Door de centrale ligging van de traverse zijn de loopafstanden tussen de modaliteiten gering. Door het maaiveld aan de zuidzijde omhoog te brengen hoeft je minder te stijgen en maak je de afstanden korter.

Aandachtspunt is de fysieke loopafstand tussen de trams 1e fase (noordzijde) en de bussen (zuidzijde) van circa 200-250 meter. Door een goede belevingswaarde kan deze afstand mentaal worden 'ingekort'.

Bij een doorkoppeling van de tram naar de zuidzijde via het Herewegviaduct verbetert voor die lijnen de fysieke loopafstand.



Infra Hub

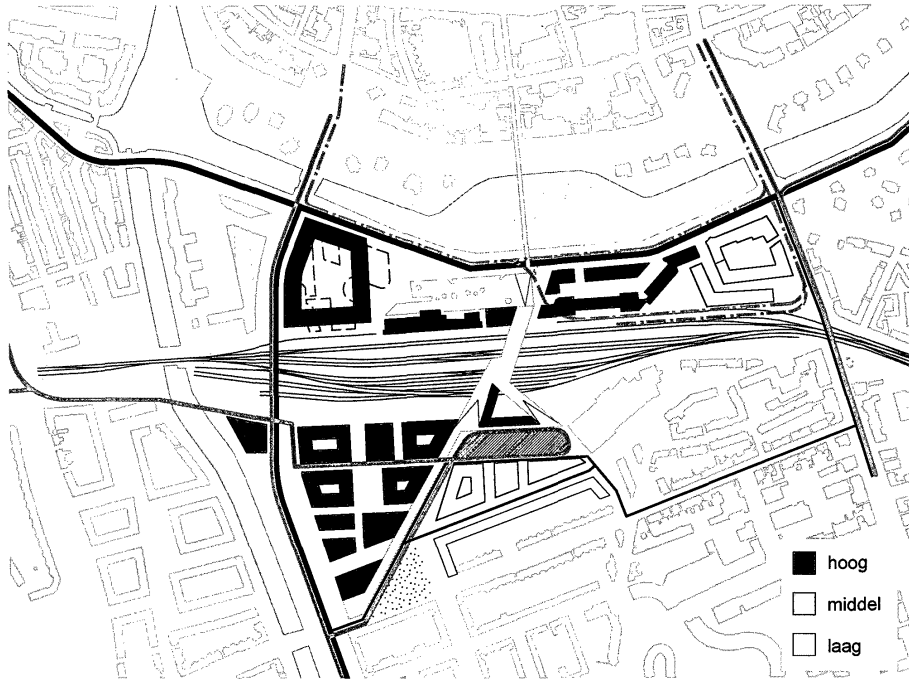
Functie traverse

De traverse krijgt naast de ontsluiting van de sporen ook een functie als interwijkverbinding tussen de zuidelijke woonwijken en de binnenstad. Uitgangspunt is een hooggelegen (over de sporen) ruime traverse, waarbij de reizigers en interwijkverkeer wordt gecombineerd.

Transparantie en zicht op de omgeving bevordert de oriëntatiemogelijkheden.

Eventueel kunnen op de traverse functies worden toegevoegd voor sociale veiligheid en het bedienen van de reiziger. Er dient een evenwicht te worden gevonden tussen de daarvoor benodigde breedte van de passage, de monumentale stationskappen en externe veiligheid (verblijfsruimte boven spoor).

De inpassing van de OVCP-poortjes vormt hierbij nog een aandachtspunt, evenals de halffuncties die aan beide zijden een prominente plek zullen krijgen.



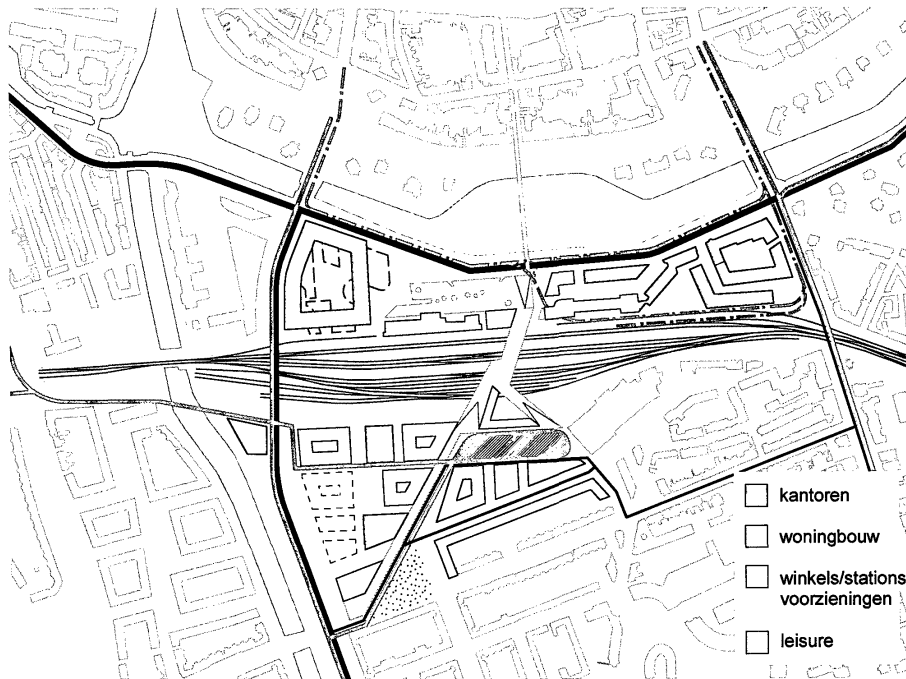
Programma

Flexibiliteit in dichtheid

De Structuurvisie en de Cityhub zetten in op een hoge centrumstedelijke dichtheid in het stationsgebied. Flexibiliteit in dichtheid draagt bij aan de duurzaamheid van het model.

Het voorkeursalternatief heeft aan de zuidzijde een hoge dichtheid langs het Emmaviaduct en een lagere dichtheid richting de zuidelijke woonwijken. In de zone tussen het Emmaviaduct en de woonwijken is de dichtheid van programma tijdens het ontwikkelingsproces nog zeer flexibel.

Door het verplaatsen van de bussen naar de zuidzijde van het station, ontstaat aan de noordzijde ruimte om verder te verdichten en het stationsplein een duidelijke wand te geven.



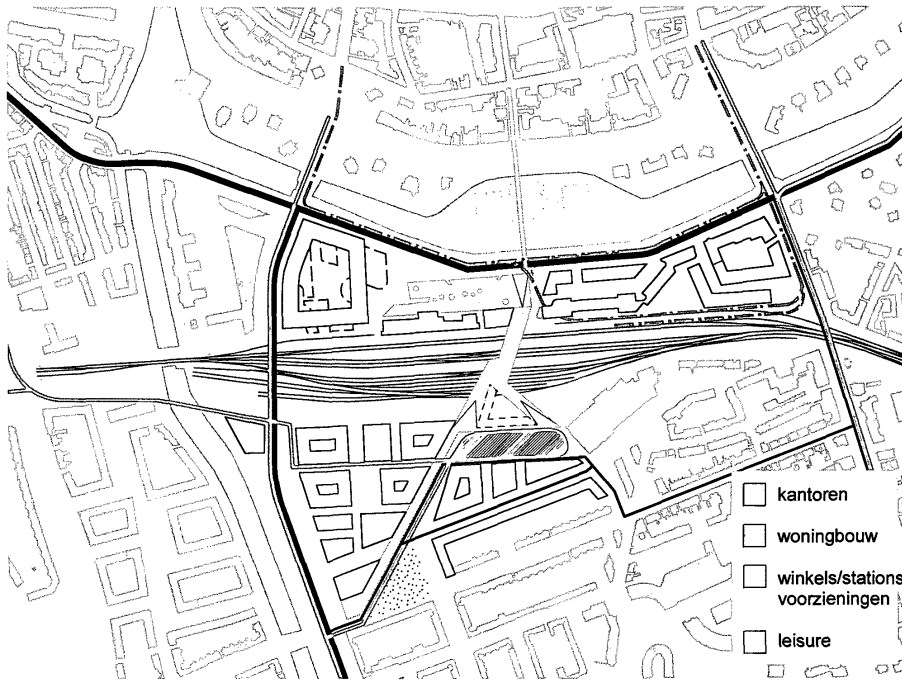
Programma

Mixed Hub Begane Grond

Vanuit de Structuurvisie en de Cityhub bestaat de ambitie om het stationsgebied te transformeren tot een gebied met een grote mix aan programma dat additief is aan de rest van de stad.

Het voorkeursalternatief heeft een nieuw adres aan het Emmaviaduct en een deel van het stationsprogramma bevindt zich aan de zuidzijde. Hierdoor ontstaan er kansen voor ander programma aan de zuidzijde dan woningbouw. Net als de dichtheid verandert ook het programma van west naar oost. Zo liggen de grootstedelijke functies richting het Emmaviaduct en de woonfuncties richting de wijk.

Door de spreiding van de functies zoals bussen, trams, autoverkeer en (fiets)parkeren wordt het maaiveld niet meer gedomineerd door infra, maar ontstaat er ruimte voor een levendige plint. Deze levendige plint draagt in grote mate bij aan de sociale veiligheid van het gebied.

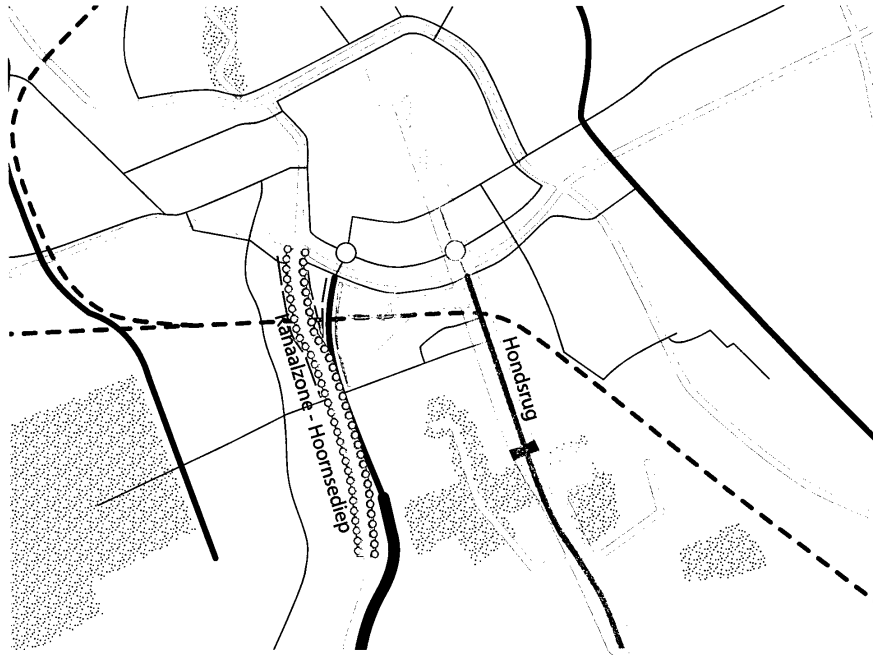


Programma

Mixed Hub Verdieping

Vanuit de Structuurvisie en de Cityhub bestaat de ambitie om het stationsgebied te transformeren tot een gebied met een grote mix aan programma dat additief is aan de rest van de stad.

In het voorkeursalternatief bevindt zich een grote mix aan programma op de verdieping. Aan de noordzijde zijn dit voornamelijk kantoren en aan de zuidzijde een grote mix van kantoren, wonen en leisure. Zowel het programma op de begane grond als het programma op de verdieping speelt een grote rol bij het vormen van een duidelijk adres aan de Emmaboulevard.



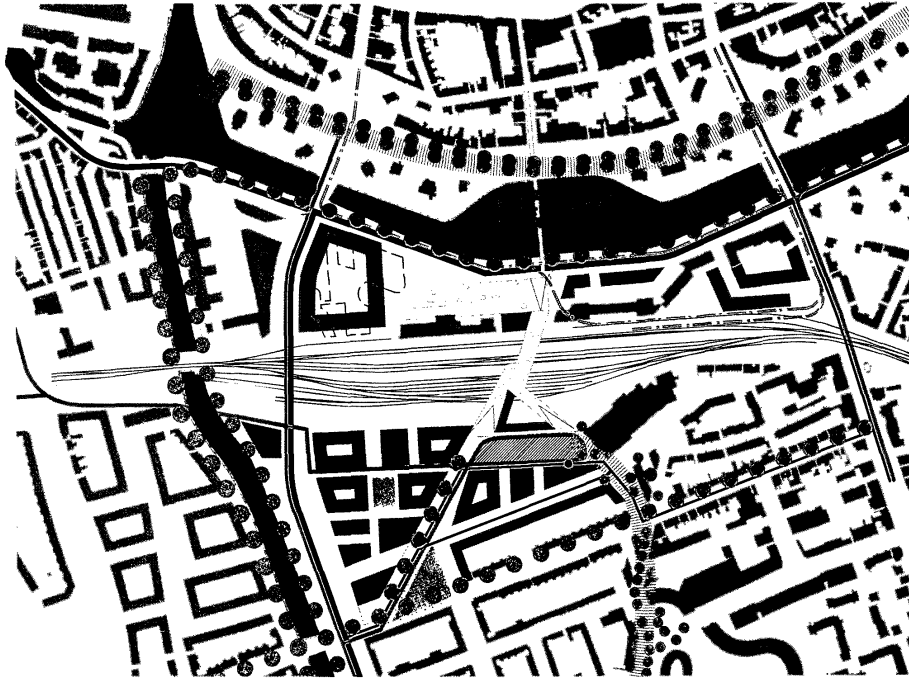
Duurzaamheid

Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt de ontstaansgeschiedenis en identiteit van de plek. Een belangrijk landschappelijk element in de ontstaansgeschiedenis van Groningen is de Hondsrug, waar de Hereweg over loopt. Deze oude lineaire structuur wordt nu zwaar belast door de verkeersfunctie van de Hereweg. Door het profiel aan te passen en het verkeer te stimuleren de nieuwe Emmaboulevard als invalsweg te gebruiken ontstaat hier meer ruimte om de oude structuur van de Hereweg tot haar recht te laten komen.

Met het adres aan de verlaagde Emmaboulevard worden ook de (contrasten) tussen de cultuurhistorische structuren zichtbaar. De westzijde van het gebied krijgt een meer grootschalig en zeer stedelijk karakter, dat aansluit op de karakteristiek van het kanaal en de invalsweg. Ook de kwaliteit van het Emmaviaduct wordt geupgrade van een stedelijke snelweg naar een stedelijke boulevard, met een levendige plint en ruime trottoirs.

Gebouwde cultuurelementen als het stationsgebouw, de oude traverse en de perronkappen hebben hierbij monumentale waarde en worden in alle drie de modellen zo optimaal mogelijk ingepast. In het voorkeursalternatief krijgt het monumentale stationsgebouw meer ruimte en waardering, door de pleinruimte die ervoor ligt te versterken.



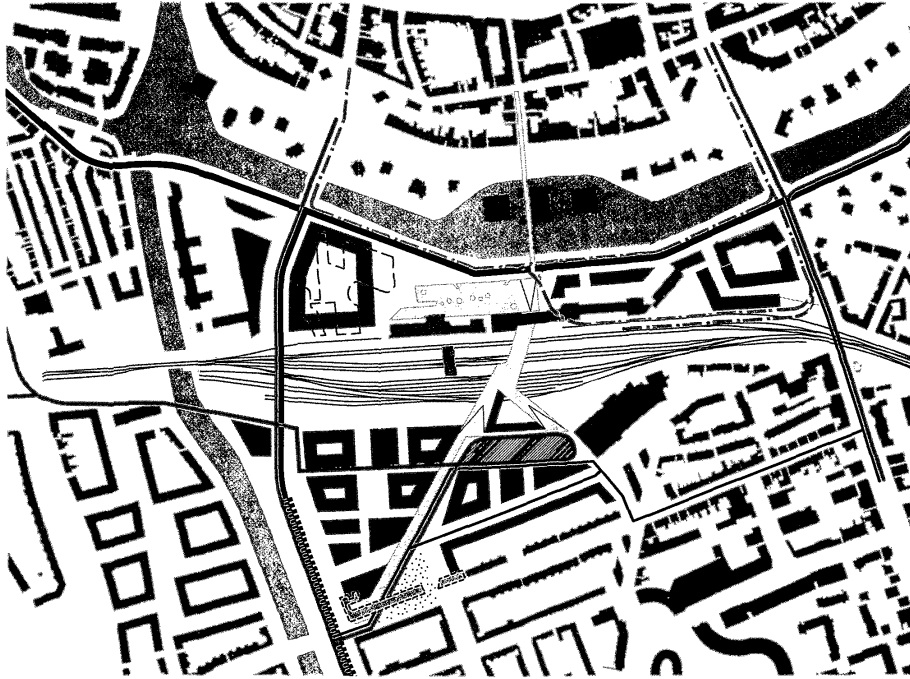
Duurzaamheid

Water en groen

Een groen en/of blauwe inrichting van het gebied komt ten goede aan de ecologische kwaliteit, maar ook aan het verblijfsklimaat en de beleving van de openbare ruimte. In het stationsgebied richt het zich met name op deze laatste aspecten, maar op het gebied van duurzaamheid speelt het groen bovendien een belangrijke rol in het terugdringen van verhard oppervlak, waardoor minder retentie of rioolcapaciteit nodig is.

De inrichting van de openbare ruimte is niet uitgewerkt in het voorkeursalternatief, hier wordt benoemd dat een groene inrichting uitgangspunt is. Dit sluit aan op de visie op duurzaamheid in het stationsgebied waarin een belangrijke doelstelling het maken van een goede omgevingskwaliteit met groen en water is, als mogelijke dragers van de ruimtelijke kwaliteit. In het model is aangegeven welke de hoofdstructuren zijn waar het gaat om groen en water. Deze uiten zich vooral als groene laanstructuren welke een belangrijke meerwaarde leveren voor de identiteit en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast vindt door de adressering Emmaboulevard een oriëntatie op het

water plaats (Hoornsediep), waar deze tot op heden achter barrières van infrastructuur ligt. Verder is er ruimte voor een belangrijke relatie met het water langs de Stationsweg (Verbindingskanaal).



Duurzaamheid

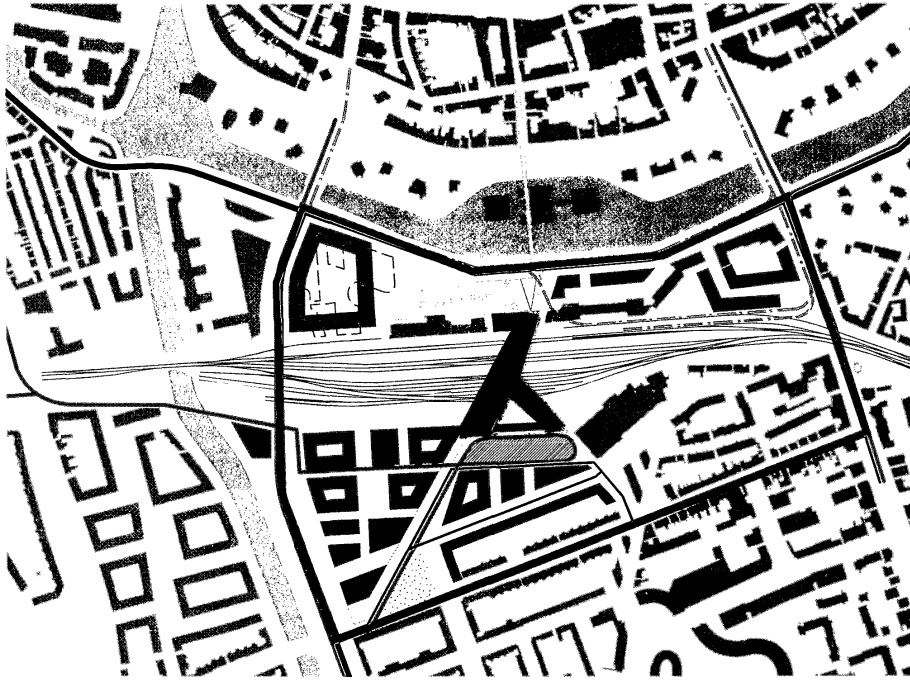
Levensloop

Het benutten van bestaande structuren en gebouwen is de beste insteek, behalve wanneer elementen de ontwikkeling van een goed en toekomstvast model in de weg staat. In het voorkeursmodel is toegewerkt naar een minimale kapitaalvernietiging met een maximale kwaliteit. Hierbij blijft veel van de bestaande bebouwing en structuur behouden.

De sloop van het Emmaviaduct brengt een zodanige kwaliteitsverbetering teweeg met een goede gebiedsentree, dat deze vanuit het oogpunt van duurzaamheid verantwoord wordt geacht.

Aan de noordzijde zullen als gevolg van de tramlus ingrepen noodzakelijk zijn. Deze vormen input voor de ontwikkeling van het stationsgebied, en worden dus niet als gevolg gezien. Een aanpassing van het Hunzehuys is nodig t.b.v. een goede transfer. De aanlanding van de traverse is namelijk voorzien op de plek waar nu het westelijk deel van het Hunzehuys staat. Voor elementen als het stadsbalkon en het KPN-gebouw geldt dat een aanpassing wel degelijk de ruimtelijke kwaliteit verbetert, maar mogelijk in een latere fase pas aan de orde zal zijn. De suggestie

is vast ingetekend, hierbij wordt uitgegaan van nieuwbouw op termijn waarbij meer voorzieningen opgenomen zijn in de plint om de kwaliteit en levendigheid op maaiveld te versterken. Deze wijzigingen zullen in een later stadium benoemd worden.



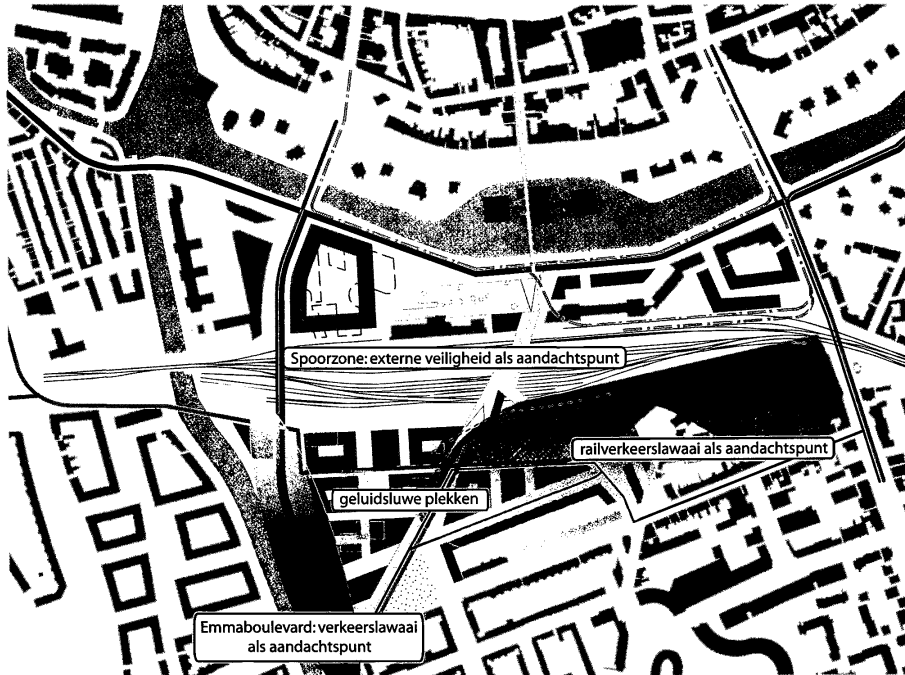
Duurzaamheid

Robuustheid

De robuustheid is van doorslaggevend belang voor de toekomstvastheid van de oplossing. Belangrijke onderdelen hiervan zijn de robuustheid van de verkeersstructuur en transfer. Het gaat dan om de mogelijkheid van verwerking van verdere groei en opvang van calamiteiten. Voor de verkeersstructuur geldt dat het aanwezige verkeerssysteem versterkt wordt door de ruime dubbele structuur in zowel oost-west richting als in noord-zuidrichting. Hierdoor kan tijdens werkzaamheden of in geval van calamiteit altijd een alternatief geboden worden, zowel op de schaal van de stad als voor de bereikbaarheid van het gebied zelf.

Met een verbeterde vlotte doorstroming kan bovendien een (onvoorziene) groei opgevangen worden. Dat geldt ook voor de traverse. Waar het vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit te verkiezen is één passage te maken, zal deze wel voldoende ruim vormgegeven worden om toekomstvast te zijn. Met de toevoeging van een tweede zuidelijke entree is bovendien een slimme fasering mogelijk.

De robuustheid en toekomstvastheid uit zich naast deze structuren ook in de mogelijkheid flexibel om te gaan met programma. De structuur is in staat aan te sluiten op verschillende marktfragen ten aanzien van dichtheid en programma.



Duurzaamheid

Milieukwaliteit

In het stationsgebied wordt de milieukwaliteit bepaald door hinder van geluid en trillingen, (externe) veiligheidsrisico's en luchtverontreinigende stoffen.

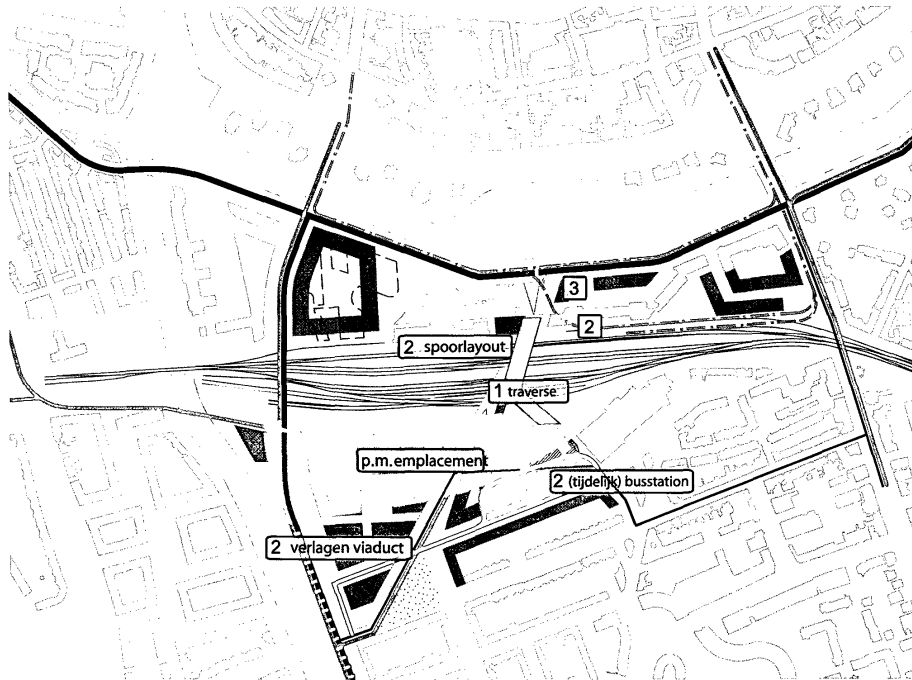
Door de uitbreiding van het aantal treinbewegingen kan de overlast van railverkeerslawaai verder toenemen. Het railverkeerslawaai zal met name door bebouwing worden afgeschermd. In een latere fase zal dit verder vormgegeven worden. Bijvoorbeeld door het creëren van extra geluidsluwe plekken. In ieder geval zal de hinder aan de wettelijke normen moeten voldoen. Ook tijdens de fasering moet rekening gehouden worden met eventuele overlast. Tijdelijke maatregelen kunnen nodig zijn wanneer bijvoorbeeld wel programma wordt toegevoegd, maar tegen het spoor aan nog niet de definitieve situatie is gerealiseerd.

Het verkeerslawaai van de wegenstructuur is een ander aandachtspunt. Door het verlagen van het Emmaviaduct draagt het geluid minder ver, maar zal de belasting op de gevels aan deze weg waarschijnlijk toenemen. Een toename van verkeersintensiteit is

in de toekomst te verwachten. Nader onderzoek in een later stadium is nodig. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit in het gebied.

Ten aanzien van externe veiligheid dient nader onderzoek verricht te worden. Hoge bebouwingsdichtheid en verblijfsfuncties op of aan het spoor mogen niet conflicteren met de (wettelijke) aanvaardbare risico's ten aanzien van de externe veiligheid.

Er zijn veel kansen om in het ontwerp stadium de ambitie van Groningen Energieneutraal te vertalen naar deze locatie.



Haalbaarheid

Bouwfasering

Tijdens de bouw zal het stationsgebied de functie van verkeersmachine behouden. Het is zaak om de transfer in elke fase goed te laten functioneren. Dit betekent dat het spoor zelf in principe altijd beschikbaar is, maar dat ook de bereikbaarheid van de perrons goed geregeld is. De overstap naar voor- en natransport dient goed te zijn, net als de routes naar de omgeving.

Soms is het onvermijdelijk een voorziening tijdelijk buiten gebruik te stellen, bijvoorbeeld wanneer op dezelfde plek gebouwd wordt. Dit kan een busstation of fietsenstalling betreffen, maar ook bijvoorbeeld de kaartverkoop of een retailvoorziening. Tijdelijk zal deze dan een plek krijgen elders in het gebied.

Dan is het soms onvermijdelijk om tijdelijke voorzieningen te bouwen. Doel is dit te voorkomen bij de meest kostbare elementen.

Om de overlast en de kosten te beperken moet in een vroeg stadium naar de bouwfasering worden gekeken. Deze zal later uitgewerkt worden, maar er zijn nu een aantal fases te benoemen, waarbij de afhankelijkheden van bijvoorbeeld het opschonen van het emplacement

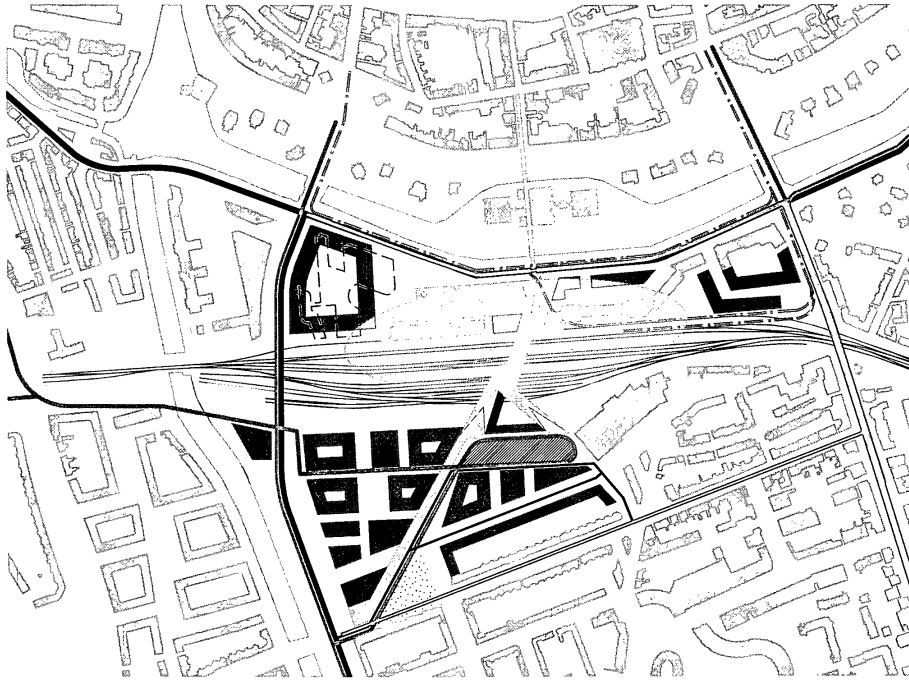
zijn meegenomen.

Hierbij wordt eerst een deel van de nieuwe traverse aangelegd en de doorkoppeling van de sporen gerealiseerd, rekening houdend met de tramlus. Het busstation kan dan ook naar het zuiden. Aandachtspunt is daar wel de verblijfskwaliteit in de eerste fase. De noordkant kan dan al definitief worden heringericht, met een goede entree en ordening van diverse programmafuncties.

Wanneer het emplacement vrijkomt kan ook de zuidkant verder ingericht worden.

De verlaging van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct kan in principe in een vroeg stadium plaatsvinden, zodat ook de kruising met de Parkweg gelijkvloers wordt.

Samen met o.a. ProRail zal een gedetailleerde fasering uitgewerkt moeten worden, waarbij ook de raakvlakken met andere projecten, zoals Regiotram, Zuidelijke Ringweg, vervanging Herewegspoorviaduct en de 'knoop' als geheel geborgd worden.



Haalbaarheid

Overlast bouw

Grootschalige stedelijke ontwikkeling gaat altijd gepaard met overlast tijdens de bouw. Voor het station geldt dit in het bijzonder, omdat dit altijd in bedrijf dient te blijven.

Zelfs bij een slimme fasering ontstaan telkens nieuwe loopstromen, wat niet ten goede komt aan de overzichtelijkheid van het station en de transfer. Waarschijnlijk is dit wel oplosbaar op maaiveld. Voor het verkeer in de verdere omgeving geldt dat de transformatie van het gebied bouwverkeer genereert. Belangrijker nog is dat de aanpassing van het Emmaviaduct de druk op het Herewegviaduct en de parallelle structuur van Parkweg en Stationsweg doet toenemen tijdens de aanpassingen aan het viaduct. De vervanging van het Herewegspoorviaduct laat de druk aan de westkant op dezelfde wijze toenemen, dit valt echter buiten de scope van het voorkeursalternatief.

Raadsvoorstel - Voorkeursalternatief Stationsgebied.gr11.2657146

Opdrachtegever
Gemeente Groningen
Gerrit Lieferring

Projectnummer
MR101939/100504

Versie
Versie 1.7
juli 2011



Postbus 2855
3500 GW Utrecht
Gebouw Daalse Kwint
Daalseplein 101
3511 SX Utrecht
T 030 265 55 55
F 030 265 55 62

E-mail
info@movares.nl

Internet
www.movares.nl

DeZwarteHond.

Groningen
Postbus 1102
9701 BC Groningen
Hoge der A 11
9712 AC Groningen
T 050 313 40 05
F 050 318 54 60

Rotterdam
Postbus 25160
3001 HD Rotterdam
Rotterdam Building
Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
T 010 240 90 30
F 010 240 90 25

E-mail
info@dezwartehond.nl

Internet
www.dezwartehond.nl

Collegebrief - Toezeggingen raadscommissie RenW 11 mei 2011: . . .

Bestuursdienst



Directie BST/BA/Stol

Toezeggingen raadscommissie R. en W. 11 mei 2011:

Onderwerp Helper Westsingel en Kranenburg

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar
vervoer bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over
vertrektijden krijgt u via
0900-92 92

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.
groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 367 76 64

Bijlage(n)

Ons kenmerk BD 11.2636320

Datum - 6 JUN 2011 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

In de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen op 11 mei jl. is door wethouder De Vries toegezegd u een collegebrief te leveren met nadere informatie over:

1. Helper Westsingel en de nieuw te bouwen sociale woningen;
2. ontwikkelingen op bedrijventerrein Kranenburg.

Ad. 1 Helper Westsingel en de nieuw te bouwen sociale woningen.

Gevraagd is of het al zeker is dat de sociale huurwoningen er komen en of het klopt dat deze al zijn aangeboden aan een bewoner van een ander woonwagenterrein aan de Gdanskweg.

Het is nog niet zeker of de sociale huurwoningen worden gerealiseerd aan de Helper Westsingel. Dit is afhankelijk van het huidige onderzoek. Bewoners, gemeente en Lefier zijn met elkaar in gesprek over dit onderwerp. Lefier beraadt zich daarnaast over haar deelname in dit project.

De uitkomsten van de eerste gespreksrondes met de bewoners op het Kermis-exploitantenterrein wijzen uit dat enkele bewoners eventueel naar een andere locatie in de stad zouden willen verhuizen. Dit betreffen bewoners die er een bedrijfsvoering op na houden die bijvoorbeeld goed uitgevoerd kan worden op de woonwagenlocatie Gdanskweg. Op de Gdanskweg is echter geen plaats voorhanden, behalve indien iemand daar wil verhuizen. Onderzocht is of een bewoner van de Gdanskweg eventueel zou willen verhuizen naar een sociale huurwoning op de verplaatsingslocatie aan de Helper Westsingel.

Volgvel 1 van 3

Onderwerp Toezeggingen raadscommissie R. en W. 11 mei 2011:
Helper Westsingel en Kranenburg



Ad. 2. Ontwikkelingen op bedrijventerrein Kranenburg.

Kranenburg is een bedrijvenpark dat sinds eind jaren '90 in ontwikkeling is. Bij de ontwikkeling is vooral ingezet op het aantrekken en faciliteren van ICT (informatie- en communicatietechnologie) bedrijven en bio-medische/life science bedrijven. Veel van de gevestigde bedrijven op Kranenburg passen ook goed in dat profiel. Het bestemmingsplan laat echter ook ruimte aan andersoortige bedrijven in de milieucategorieën 1 t/m 3. Detailhandel en bijvoorbeeld zakelijke dienstverlening in de vorm van kantoren worden echter uitgesloten.

Vestiging bouwbedrijf.

Inmiddels is de ontwikkeling van het bedrijvenpark nagenoeg afgerond en kent het gebied nog slechts één onbebouwde kavel. Deze kavel is sinds enige tijd in eigendom van de Koninklijke BAM Groep BV. Momenteel is men bezig het ontwikkelen van plannen hiervoor en het voornemen is om hier een bedrijfsgebouw voor eigen gebruik te realiseren. De BAM is een internationale bouwgroep voor o.a. woning- en utiliteitsbouw. Een dergelijk bedrijf valt onder de rubriek bouwnijverheid (SBI-code 51) en is daarmee dus toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan.

Kranenburg: bedrijvenpark of kantorenlocatie.

Afgelopen jaren is veel onduidelijkheid en discussie ontstaan over Kranenburg als werklocatie. Het gebied is een bedrijvenpark met de uitstraling van een "kantorenlocatie". In het gemeentelijk beleid is het gebied echter niet aangewezen als zodanig. De bestemmingsplannen voor dit gebied (Kranenburg I en II) zijn op basis van het gemeentelijk ruimtelijk-economisch beleid opgesteld, waarbij het gebied gepositioneerd wordt als een hoogwaardig bedrijvenpark. In het vastgestelde bedrijventerreinenbeleid (2007) en recent nog in het vastgestelde kantorenbeleid is dit ook opnieuw vastgelegd.

Vorenstaand beleid wordt ook bevestigd door de uitspraak van de Raad van State van 13 oktober 2010 in de rechtszaak tussen gemeente en VCD. Deze heeft uitgesproken dat het bestemmingsplan Kranenburg II niet voorziet in de vestiging van kantoren en dat de gemeente haar beleid ten aanzien van kantoren en bedrijventerreinen mag voortzetten. VCD heeft daarop besloten om niet verder te procederen. Overigens heeft onlangs een opbouwend gesprek plaatsgevonden tussen wethouder Schroor en de directie van de VCD.

Tot slot.

Wat we zien is dat bedrijven in hun verschijningsvorm meer en meer op kantoren lijken, maar dat in hun functie niet zijn. Voor dat soort bedrijven is Kranenburg een passende locatie. De BAM is daar een goed voorbeeld van. Een bedrijf dat actief is in

Collegebrief - Toezeggingen raadscommissie RenW 11 mei 2011: ...

Volgvel 2 van 3
Onderwerp Toezeggingen raadscommissie R. en W. 11 mei 2011:
Helper Westsingel en Kranenburg



de bouwsector en dat een bedrijfsgebouw zal neerzetten dat voor een groot deel kantoor is, maar ook met functies als werkplaats, magazijn en techniek. Kortom een bedrijf dat in zijn functie en uitstraling op een echte kantorenlocatie niet uit de voeten zou kunnen maar op Kranenburg goed past.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

.
. .
Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2586459
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012

Groningen, **18 MEI 2011**

Aan de raad,

Hierbij ontvangt u het tweede Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012.
In september 2010 heeft u het eerste Meerjarenprogramma vastgesteld.

In dit tweede Meerjarenprogramma continueren wij de ingezette lijn van het vorige Meerjarenprogramma. De focus van ons beleid ligt nog op dezelfde speerpunten. Op het gebied van doelgroepen zijn dit jongeren, gezinnen en ouderen. Daarnaast hebben we de algemene speerpunten Duurzaamheid, (Collectief) Particulier Opdrachtgeverschap en Wonen op het Water. Verder kijken we terug naar de nieuwbouwproductie 2010 en kijken we vooruit naar 2012 en de daarop volgende jaren.

Ondanks alle actuele ontwikkelingen op de woningmarkt, met teruglopende nieuwbouw, matige verkoop en nog steeds een instabiele economische situatie, zien we geen aanleiding om onze inhoudelijke doelen te wijzigen. Ten eerste omdat de situatie in de stad Groningen er beter voor staat dan in veel andere delen van Nederland, ten tweede omdat wij van mening zijn dat onze inhoudelijke doelen nog steeds de beste koers zijn voor de stad, ook in deze economisch mindere tijden.

Uiteraard gaan we wel in op alle recente ontwikkelingen op de woningmarkt, en daar waar kan of nodig, kijken we ook of we maatregelen om onze doelen te behalen, kunnen versnellen of aanpassen. Om deze reden maken we jaarlijks een Meerjarenprogramma. Uiteraard houden we ook tussentijds de ontwikkelingen op de woningmarkt nauwlettend in de gaten.

De belangrijkste bevindingen uit het Meerjarenprogramma 2012:

- voor de doelgroep jongeren zijn er veel ontwikkelingen in gang gezet. In februari 2011 heeft uw raad het beleid hierover vastgesteld. De koers is duidelijk: we zetten in op regulering en spreiding van het aantal kamerverhuurpanden door vast te houden aan de ingezette lijn van maximaal 15% kamerverhuurpanden per straat, met een aantal uitzonderingen. Daarnaast zetten we in op de nieuwbouw van grootschaliger jongerenhuisvestingprojecten. Om de verwachte groei van het aantal studenten op te vangen én om de druk in de particuliere sector wat te verminderen. Samen met ontwikkelaars willen we dit realiseren. Een aantal van deze projecten wordt in 2011

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

2

opgeleverd, te weten de studio's aan het Bodenterrein, de eenheden aan de Lissabonstraat en aan de Eendrachtskade. Verder wordt er hard gewerkt aan de ontwikkeling van andere projecten.

- Voor de doelgroep gezinnen is de ontwikkeling van het groenstedelijk segment van belang. De ontwikkeling van Meerstad is één van de belangrijkste projecten die inspeelt op dit woningsegment. De eerste woningen in Meerstad worden in 2011 opgeleverd. Uiteraard is het in de huidige economische situatie spannend of we de ontwikkeling van Meerstad kunnen realiseren binnen de gestelde ambities. In 2011 bekijken we de situatie rondom Meerstad en stellen waar nodig de grondexploitatie bij, waarbij we zoveel mogelijk proberen vast te houden aan de gestelde ambities en kwaliteiten. Daarnaast willen we in 2011 een aantal van de plannen van de intense laagbouw concreet uitwerken om ook aanbod te creëren in het centrumstedelijk segment, waar ook vraag naar is.
- Voor ouderen en mensen met een beperking blijven we inzetten op het programma Zorgen voor Morgen, inclusief het verleiden van deze groep om naar geschikte woonruimte te verhuizen. Dit ook met als doel om in de door hen achtergelaten woningen weer ruimte te creëren voor andere doelgroepen. We streven ernaar om deze groep een kans te bieden in hun eigen buurt te blijven wonen.
- In het kader van (Collectief) Particulier opdrachtgeverschap zijn de afgelopen jaren meerdere succesvolle projecten gerealiseerd. In 2011 zijn er weinig nieuwe projecten in het kader van het Collectief Particulier opdrachtgeverschap. We willen hier impuls aangeven door onder meer in 2011 een conferentie te organiseren over Collectief Particulier opdrachtgeverschap. We willen dat minimaal 10% van de nieuwe woningen de komende jaren via (Collectief) Particulier opdrachtgeverschap worden gerealiseerd.
- Duurzaamheid is een belangrijk item in de stad, ook op de woningmarkt. In het kader van duurzaamheid zijn in 2011 twee belangrijke speerpunten vastgesteld: het Nieuw Lokaal Akkoord met daarin concrete afspraken over de ambities om de sociale woningvoorraad te verbeteren, en het Masterplan Groningen Energieneutraal. Dit is de basis voor onze maatregelen op het gebied van duurzaamheid in de woningvoorraad.
- Op het gebied van wonen op het water komen we in 2011 met een aantal uitgewerkte voorstellen, waaronder de aanpak van de Diepenring, de mogelijkheden voor extra ligplaatsen en de mogelijkheden voor beprijzing van de ligplaatsen.
- We hebben de afgelopen jaren de woningmarkt enige impuls kunnen geven door starters via een lening te ondersteunen bij het kopen van een woning. Het budget voor de starterslening is uitgeput. We gaan onderzoeken of er budget vrij te maken is om opnieuw startersleningen te kunnen verstrekken.

Wij vertrouwen erop met dit Meerjarenprogramma weer een heldere en duidelijke koers uitgezet te hebben, waar we met ontwikkelende partijen aan kunnen werken om de gestelde doelen te behalen.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

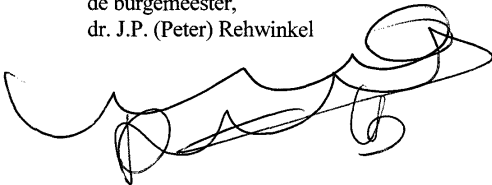
3

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

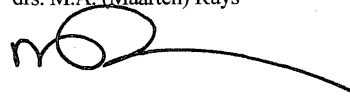
- I. het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012 vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken in het gemeenteblad en op de gemeentelijke website, en te publiceren in de Groninger Gezinsbode.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



*Meerjarenprogramma
Structuurvisie Wonen 2012
Gemeente Groningen
Mei 2011*

Inhoudsopgave

INLEIDING	3
ACTUELE ONTWIKKELINGEN	4
Kredietcrisis	4
Landelijke maatregelen woningmarkt.....	5
Lokale maatregelen woningmarkt	5
Afspraken Europa toewijzingsbeleid corporaties	8
Verkoopprijzen nieuwbouw	10
Ontwikkelingen in de bestaande woningvoorraad	10
ALGEMENE SPEERPUNTEN	12
Duurzaamheid	12
Collectief particulier opdrachtgeverschap	13
Wonen boven winkels	13
Wonen op het water	13
DOELGROEPEN	15
Gezinnen.....	15
Ouderen	19
Jongerenhuisvesting	21
UITVOERING	25
BIJLAGE: NIEUWBOUW 2010 EN VOORUITBLIK.....	26
Afspraken Regiovisie 2009.....	26
Afspraken NLA 2.0.....	26
Woningproductie 2010	26
Vooruitblik	27

Inleiding

De gemeenteraad van Groningen heeft in december 2009 de Structuurvisie "Kwaliteit van Wonen 2010-2020" vastgesteld. Hierin geven wij onze lange termijnvisie op het wonen in de stad. Centrale doelstelling is dat iedereen die dat wil in de stad moet kunnen wonen. De komende jaren ligt de nadruk meer op kwaliteit dan op kwantiteit. We richten ons vooral op toevoegingen in specifieke segmenten, het functioneren van de bestaande voorraad en de link met voorzieningen. We richten ons minder op het uitsluitend realiseren van aantallen nieuw te bouwen woningen.

In "Kwaliteit van Wonen" is aangekondigd dat er jaarlijks een Meerjarenprogramma Wonen komt. Daarin geven we aan, op basis van de gestelde doelen, welke concrete maatregelen getroffen worden om in te spelen op actuele ontwikkelingen in de woningmarkt. In dit tweede Meerjarenprogramma toetsen we de voortgang van de beleidsuitgangspunten zoals geformuleerd in ons eerste meerjarenprogramma, vastgesteld in september 2010. Daar waar nodig passen we doelen of beleidsmaatregelen

aan. Hiermee hebben we een actueel kader voor de komende vier jaar, dat we uiteraard volgend jaar weer herzien.

Ten opzichte van ons vorige Meerjarenprogramma stellen we slechts kleine wijzigingen van beleid voor. We blijven nadruk leggen op drie doelgroepen: jongeren, gezinnen en ouderen. Met name op het onderwerp duurzaamheid zijn er de nodige ontwikkelingen geweest. Via het Masterplan Groningen Energieneutraal én de afspraken in het kader van het Nieuw Lokaal Akkoord zijn er nieuwe ambities geformuleerd.

Verder hebben we nog steeds te maken met de effecten van de economische crisis op de woningmarkt, alhoewel het in Groningen beter gaat dan in heel veel andere gemeenten. We stellen wel een aantal maatregelen voor om de woningmarkt te blijven stimuleren.



Meerjarenprogramma Woonvisie 2012

Actuele ontwikkelingen

In deze paragraaf zoomen we in op de belangrijkste ontwikkelingen op de woningmarkt van het afgelopen jaar.

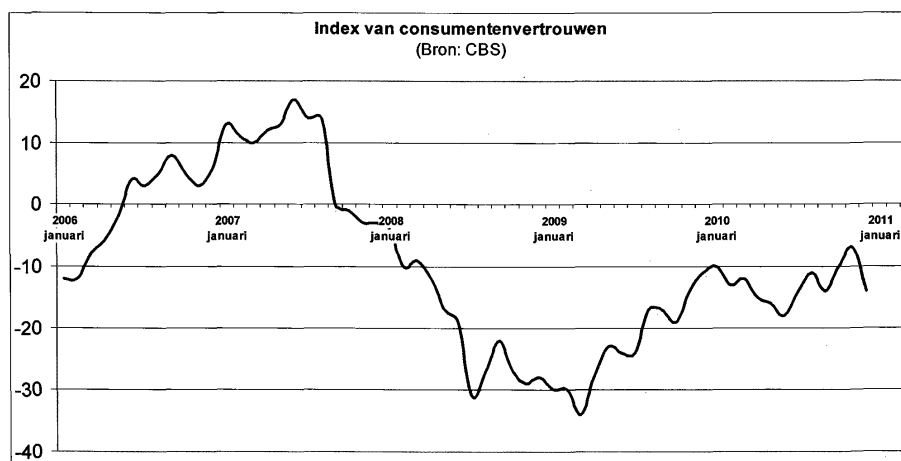
Kredietcrisis

Tijdens het opstellen van "Kwaliteit van Wonen" brak de wereldwijde financiële crisis uit. Deze crisis heeft een groot effect op het functioneren van de woningmarkt in Nederland en dus ook in Groningen. Nog steeds zien we dat deze crisis effecten heeft op de woningmarkt. Mensen wachten af met het kopen van een woning, woningen staan langer te koop en de verkoop van nieuwbouwwoningen verloopt moeizaam. Aan de aanbodzijde stellen ontwikkelaars en corporaties investeringsbeslissingen uit en geven financiers steeds moeilijker kredieten. Het consumentenvertrouwen heeft zich vorig jaar grillig ontwikkeld.

Tot de vorming van het nieuwe kabinet is het vertrouwen gedaald ten opzichte van januari 2010. Daarna lijkt de vorming over het nieuwe kabinet, met onder meer duidelijkheid over behoud van de hypotheekrenteaftrek, te zorgen voor een verbetering van het consumentenvertrouwen. Daarna daalt het vertrouwen weer.

De hypotheekrente is de laatste maanden weer licht gestegen en banken zijn strikter met inkomenseisen. Het consumentenvertrouwen is nu ruim drie jaar negatief. Wel zien we in Groningen dat de gemiddelde verkooptijd van woningen in de bestaande voorraad relatief kort is. In Groningen en omstreken staan woningen gemiddeld 88 dagen te koop. Landelijk is dit 145 dagen. Ter vergelijking: in Amsterdam staan woningen gemiddeld ook 88 dagen te koop, in gemeenten ten oosten van de stad, daar waar sprake is van bevolkingskrimp, gemiddeld 247 dagen.

Naast de ontwikkeling van het consumentenvertrouwen heeft de kredietcrisis verdergaande gevolgen. De bestedingsruimte van veel huishoudens neemt af. In ons vorige Meerjarenprogramma constateerden we een landelijke stijging van de doelgroep van beleid. In Groningen is dit niet het geval, blijkt uit gegevens van het Groningse woonruimteverdeelsysteem.



Landelijke maatregelen woningmarkt

Het huidige kabinet Rutte, aangetreden in oktober 2010, is niet van plan de woningmarkt grondig te gaan hervormen, ondanks de adviezen die ten tijde van het kabinet Balkenende IV door deskundigen zijn gegeven. Verder lijkt het erop dat een aantal maatregelen die zijn opgenomen in het huidige Regeerakkoord, zoals kooprecht voor huurders van sociale huurwoningen, niet haalbaar lijken. Andere maatregelen zijn moeilijk uitvoerbaar, zoals hogere huurstijgingen voor mensen met inkomen boven de €43.000,-. Het kabinet streeft ernaar om dit per 1 juli 2012 in te voeren. Verder wordt er gekeken naar mogelijkheden om in schaarse gebieden meer prijsdifferentiatie te bewerkstelligen in de sociale huursector, door aanpassing van het woningwaarderingstelsel. Beide maatregelen hebben naar alle waarschijnlijkheid overigens minimaal effect op de woningmarkt in de stad. Verder lijkt het kabinet niet van plan om de doorstroming op de woningmarkt met subsidies of nieuwe regelingen te stimuleren.

Per brief op 17 februari 2011 sprak minister Donner de verwachting uit dat in 2010 de bodem is bereikt in de woningbouwproductie. De komende jaren verwacht hij een stijging van de nieuwbouwproductie. Oorzaken voor een aantrekkende markt is voorzichtig economisch herstel en een toenemend consumentenvertrouwen. De nieuwbouwproductie in de stad is tot en met 2010 behoorlijk hoog geweest. Vanaf 2011 verwachten we juist een lagere productie. We doen er alles aan om te voorkomen dat de productie in de stad inzakt, maar alle signalen wijzen er wel op. De aangekondigde bezuinigingen van het nieuwe kabinet zullen waarschijnlijk veel effect hebben bij de grootste werkgevers van de stad: de onderwijsinstellingen, gezondheidszorg en de (semi-)overheid.

Aandachtspunt is het investeringsvermogen van de corporaties. In de stad dragen ze in sterke mate bij aan de nieuwbouwproductie. De komende periode wordt het spannend of de corporaties dit kunnen blijven doen door de Europese afspraken met oog op staatsteun en de toenemende financiële druk die op hen wordt gelegd, onder meer door de bijdrage in de huurtoeslag vanaf 2014, conform het regeerakkoord. De Vogeljaarheffing – waar alle corporaties aan meebetalen ten behoeve van de corporaties die in de wijken investeren – wordt in 2012 afgeschaft.

Lokale maatregelen woningmarkt

Met succes hebben we de afgelopen jaren de woningmarkt gestimuleerd met "Sturen op Snelheid". Voor de komende jaren houden we rekening met een mindere nieuwbouwproductie. Op basis van de kennis die we als gemeente hebben van de in ontwikkeling zijnde woningbouwprojecten, verwachten we de komende jaren dat er gemiddeld 800 woningen per jaar worden gebouwd. Dit is inclusief jongerenhuisvesting. Dit gemiddelde is onder de in de structuurvisie wonen genoemde bandbreedte van 950 tot 1350 woningen.

	2011	2012	2013	2014	2015
Gepland	900	1900	2600	2650	1400
Verwacht	800	900	700	1100	800

De belangrijkste redenen voor deze verwachting zijn:

1. Landelijk gezien wordt het economische klimaat gunstiger, maar wij houden rekening met gevolgen van bezuinigingen bij overheid.;
2. Terughoudendheid bij hypotheekverstrekkers;
3. De financiële mogelijkheden van corporaties staan fors onder druk. We zien dat alle corporaties hun projectportefeuille heroverwegen;
4. De banken zijn nog steeds zeer terughoudend bij projectfinanciering;

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

- Per 1 januari 2011 is de EPC van 0,8 naar 0,6 verhoogd. Dit leidt er toe dat de gemiddelde v.o.n.-prijs met enkele duizenden euro's gestegen is;
- De Rijksoverheid heeft financieel niets of nauwelijks meer te bieden. Er is geen BLS, WWI-stimuleringsimpuls of koopsubsidie meer. En de toekomst van ISV is na 2014 zeer ongewis.

Dit betekent dat wij als gemeentelijke overheid nadrukkelijk onze rol moeten pakken. Wij stellen de volgende maatregelen voor om de woningmarkt toch in beweging te houden.

1. Startersleningen

In 2010 zijn 67 startersleningen voor een bedrag van bijna € 1,7 miljoen verstrekt. Dit is een grote toename vergeleken met eerdere jaren. Zo'n ¾ van de leningen is in de bestaande woningvoorraad terechtgekomen; ¼ van de leningen is voor een nieuwbouwwoning. Het budget voor de startersleningen is in maart 2011 uitgeput geraakt. In het Revolverend Fonds is geen vrije ruimte om nieuwe leningen beschikbaar te stellen. Voor de begroting 2012 bekijken we of hiervoor nieuw budget beschikbaar kunnen stellen.

De Starterslening is een belangrijke schakel om met de versoerde hypotheek-verstrekking de woningmarkt op gang te houden en ook voor starters mogelijkheden te bieden om in te stappen. Bijkomend voordeel is dat het geld niet definitief weg is, maar wordt toegevoegd aan het revolverend fonds, uitgeleend en uiteindelijk weer terugkomt.

2. Koopgarant

Koopgarant wordt op dit moment vrijwel exclusief door corporaties aangeboden. Enkele andere gemeenten bieden zelf ook koopgarant aan (Almere, Zaanstad). Door als gemeente voor delen van de v.o.n.-prijs garant te staan kan de aankoopprijs verlaagd worden. Maar deze garantstelling moet wel

voorgefinancierd worden. Deze constructie kan ingezet worden bij eigen ontwikkelingen. Wij verkennen hiertoe de mogelijkheden. Uiteraard dient dit geen belemmering te zijn voor de koopgarantregeling die sommige corporaties hanteren.

3. Klant weer koning

In het hoofdstuk Algemene speerpunten onder het kopje Collectief particulier opdrachtgeverschap kunt u hierover meer lezen.

4. Gericht sturen op projecten

In de structuurvisie 'Kwaliteit van Wonen' ligt de nadruk op kwaliteit. De projecten die de doelgroepen jongeren, gezinnen en ouderen bedienen hebben de komende periode prioriteit. We verwachten dat sommige projecten niet van de grond komen zonder stimuleringsmaatregelen.

De jongerenhuisvesting zal grotendeels door de corporaties gerealiseerd moeten worden. Dit gaat in bijna alle gevallen gepaard met een onrendabele top die bij aanvang afgeboekt moet worden. Door de veranderende omstandigheden hebben de corporaties steeds minder financiële ruimte. Het zal daarom lastig worden om alle projecten zodanig te ontwikkelen, dat deze onrendabele top behapbaar is. Het gaat veelal om locaties in bestaand stedelijke gebied waar veel kosten moeten worden gemaakt om de gronden bouwrijp te maken, de door ons gewenste parkeernormen soms moeilijk op eigen terrein op te lossen zijn en mogelijke andere belemmeringen. Zonder mogelijkheden voor een gemeentelijke bijdrage om de woningbouw te stimuleren, kan de ontwikkeling van voldoende locaties lastig worden.

De huisvesting van gezinnen vindt plaats in de uitleg en door middel van intense laagbouw in de bestaande stad. Dit laatste segment is financieel steeds moeilijker haalbaar door de veranderde

omstandigheden.

Daarnaast willen we ouderen verleiden te verhuizen, door op de juiste plekken de juiste toevoegingen te realiseren. De gewenste kwaliteit voor ouderen willen we zoveel mogelijk door de bouwers zelf laten realiseren, conform ons GWK. Maar er zijn soms projecten waar er dusdanig veel eisen zijn dat de ontwikkeling van het project niet meer rendabel te maken is. Als we van mening zijn dat dit project een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen van ons woonbeleid, kunnen we dit met een financiële bijdrage dit ondersteunen.

Om bovengenoemde onrendabele ontwikkelingen mogelijk te maken beschikken we, conform het op 23 november 2010 door uw raad vastgestelde MOP ISVIII, jaarlijks over € 0,5 miljoen uit *ISV III* met als doel kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad te stimuleren. Voor 2011 willen we deze middelen inzetten voor het stimuleren van ontwikkelingen gericht op de drie groepen jongeren, gezinnen (met focus op intense laagbouw) en ouderen, daarbij zoveel mogelijk aansluitend bij de ambities in het kader van de wijkvernieuwing.

5. Regionale afstemming

In de afgelopen twee jaar is door veel gemeenten in de regio (soms fors) afgeboekt op grondexploitaties en zijn meerjarenplanningen aangepast. Zo hebben veel projecten een langere looptijd gekregen, zijn sommige projecten verkleind en zijn er projecten uitgesteld. Als de huidige negatieve trend van het aantal gebouwde woningen doorzet, zullen gemeenten financiële problemen krijgen en kunnen de af te boeken bedragen wel eens te hoog worden. Maar ook nu al zijn er gemeenten waarvoor de problemen onbeheersbaar dreigen te worden.

Besloten is om tot een set van afspraken te komen die eind 2011 moet leiden tot

een regionale woonvisie. Deze afspraken moeten er toe leiden dat ongewenste concurrentie wordt tegengaan en er voldoende woningen in de juiste segmenten op de markt komen.

6. Duurdere huur

De succesvolle verhuur van recent opgeleverde appartementen laat zien dat er een toenemende vraag is naar middeldure huur (€ 700- € 1000). In het grondgebonden segment is er nog nauwelijks aanbod in de vrije sector voorbereiding. In 2011 onderzoeken we de mogelijkheden van de vrije sector huur en of daarin ontwikkelingen zijn waarvan we de kansen beter kunnen benutten.

7. Ontwikkelbedrijf

Vorig jaar is het door de gemeente ontwikkelde project Park Reitdijk opgeleverd. Het ontwerp is, inclusief grond, verkocht aan een aannemer die het plan uitontwikkeld, verkocht en gebouwd heeft. In Meerstad is de gemeente met hetzelfde doel Waterwoningen aan het ontwikkelen. Dit zijn eerste projecten die we met het gemeentelijk ontwikkelbedrijf hebben opgepakt. We bekijken of we op deze wijze meer projecten kunnen oppakken. In de huidige marktsituatie zien we dat projecten soms blijven liggen. Met het ontwikkelbedrijf willen we projecten oppakken die in het kader van brede gebiedsontwikkeling van betekenis zijn voor de stad. Hiermee vervullen we min of meer de rol van projectontwikkelaar. Daarmee komen we ook weer dichterbij de afnemer (bijvoorbeeld een aannemer) en de gebruiker (bijvoorbeeld bewoner). We doen dit uiteraard selectief en kijken naar verschillende randvoorwaarden. Het dient een bijdrage te leveren aan ons stedelijk (woon)programma, maar ook andere gemeentelijke doelen dienen. Uiteraard moet de aanpak financieel verantwoord zijn.

8. Stand van zaken maatregelen MJP 2011

Hieronder de stand van zaken van eerdere maatregelen die we in ons vorige MJP hebben aangekondigd.

1. De Semmelweislocatie is inmiddels gestart. De planontwikkeling van de Bessemoerstrook is in volle gang. We verwachten dat hier de eerste werkzaamheden starten in 2012.
2. De startersleningen zijn met succes ook toegankelijk gemaakt voor bestaande koopwoningen. Inmiddels is de starterslening uitgeput.
3. Via het ministerie van VVWI is via drie tranches in totaal €4,8 miljoen ontvangen om de woningbouw te versnellen. In Groningen zijn daardoor 576 woningen sneller in aanbouw genomen.
4. We hebben in 2010 onze nota grondbeleid vastgesteld. Daarin bieden we, in bijzondere situaties, de mogelijkheid aan om via een constructie met erfpacht woningen te ontwikkelen. In het afgelopen jaar is dit een paar keer ter sprake gekomen, maar ontwikkelende partijen hebben hiervoor uiteindelijk geen belangstelling getoond. Verder hebben we de ondergrens van de gronden voor woningbouw al vijf jaar gefixeerd en daarmee niet aangepast aan de inflatie. Verder verhuren we voor een tweetal projecten gronden ten behoeve van jongerenhuisvesting.

Afspraken Europa toewijzingsbeleid corporaties

De gemaakte afspraken met de Europese Commissie over het toewijzingsbeleid van de woningcorporaties in Nederland, zijn per 1 januari 2011 ingevoerd. Kern van deze afspraken is dat woningen die onder de sociale huurgrens vallen, voor 90% moeten worden toegewezen aan huishoudens met een inkomen tot maximaal € 33.614. De overige 10% mag alleen aan hogere inkomens worden toegewezen bij bijzondere situaties. Corporaties registreren vanaf nu nauwgezet de inkomens, om elk risico uit te sluiten dat zij over de 90%-norm heen gaan. Maar al jarenlang worden sociale huurwoningen in Groningen voor meer dan 90% toegewezen aan mensen met een inkomen beneden de € 33.614,-. De uitvoering van de nieuwe Europese regels leidt in Groningen dus vooral tot een extra administratieve last. In een paar uitzonderlijke gevallen, zoals wijkvernieuwingssurgenten met een te hoog inkomen, kunnen de regels tot lastige situaties leiden.

Ondanks dat de nieuwe Europese regels naar verwachting niet leiden tot grote problemen bij de uitvoering in de stad, zijn we geen voorstander van deze regeling. Te meer omdat er nu geen mogelijkheid meer is om in wijken met veel sociale huurwoningen enige menging van inkomen te realiseren.



Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Verkoopcijfers nieuwbouw

Na het dieptepunt in het aantal verkochte nieuwbouwwoningen in de tweede helft van 2008 en de eerste helft van 2009 is de verkoop van nieuwbouwwoningen daarna weer toegenomen en vervolgens gestabiliseerd.

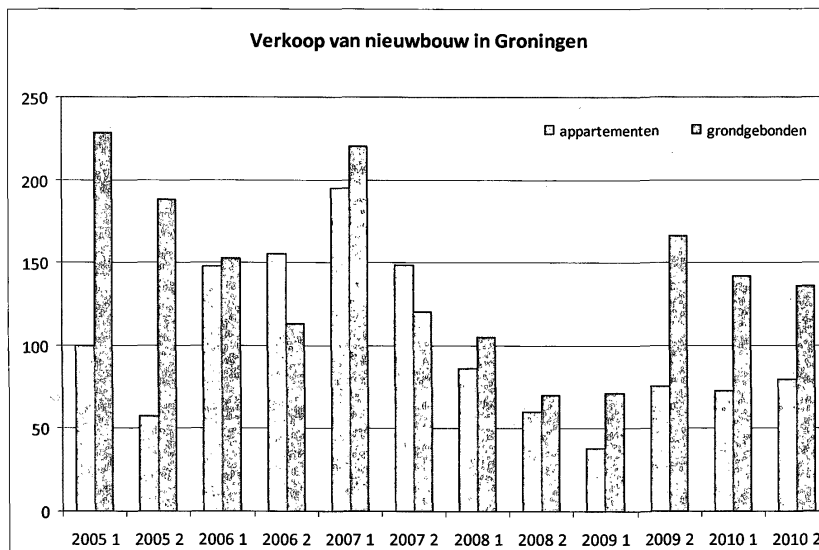
In 2010 zijn 430 nieuwbouwwoningen verkocht. In 2009 waren het er met 450 iets meer. Van de in 2010 verkochte woningen is grofweg tweederde een grondgebonden woning.

De grondgebonden woningen die binnen de gemeentegrenzen zijn verkocht, liggen vooral in bestaand stedelijk gebied. In het tweede halfjaar van 2010 is begonnen met de verkoop van de eerste woningen in Meerstad. Projecten die in gunstige zin opvallen zijn Helpermaar in het topsegment en Tuinwijk in het goedkope segment. De kavels in Waterwijk in Ter Borch zijn ook goed verkocht.

Ontwikkelingen in de bestaande woningvoorraad

De woningmarkt is een voorraadmarkt: in Groningen wordt jaarlijks niet meer dan 1,5% aan de woningvoorraad toegevoegd. Dit verklaart overigens mede waardoor het aanbod zich niet heel snel aan de vraag kan aanpassen.

Op basis van (voorlopige) cijfers van de Nederlandse Vereniging van Makelaars (NVM) blijkt dat het aantal transacties in het eerste kwartaal van 2011 in de regio waarin Groningen ligt, met 6,2% is gestegen ten opzichte van het vierde kwartaal 2010. In heel Nederland is het aantal transacties met 14% gedaald. In totaal betreft het overigens in de regio Groningen 531 transacties. De helft van de transacties zijn appartementen. Hieronder vallen ook de beneden/bovenwoningen. In Nederland was dat 32%.



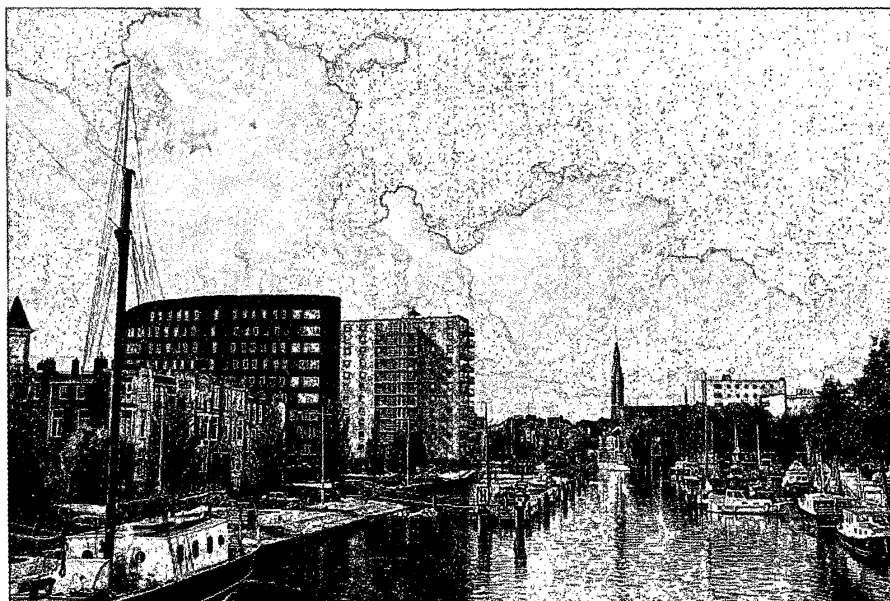
Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

De verkooptijd in Groningen ligt onder het landelijk gemiddelde. In het eerste kwartaal van 2011 was de mediane verkooptijd 88 dagen (2 ½ maand) en daarmee één van de laagste van Nederland. In Nederland was deze 145 dagen (bijna 5 maanden). De verkooptijd is na drie maanden waar het redelijk stabiel lag, weer gestegen. Er is een groot verschil tussen woningtypen. Voor een tussenwoning is de verkooptijd 74 dagen. Voor een twee-onder-één-kap woning is de verkooptijd 105 dagen (cijfer voortschrijdend halfjaar).

De mediane transactieprijs in Groningen in het eerste kwartaal 2011 bedroeg €180.000. Daarmee is het licht gestegen ten opzichte van het kwartaal daarvoor. Landelijk was sprake van een afname van €231.000 naar €227.000.

Tussen de woningtypen in Groningen bestaan grote prijsverschillen. In het eerste kwartaal van 2011 kostte een appartement gemiddeld € 140.000. De gemiddelde prijs voor een twee-onder-één-kap woning was € 249.000 (cijfer voortschrijdend halfjaar).

We kunnen aan de korte verkooptijd zien dat er in Groningen nog steeds veel vraag is naar woningen. De uitdaging wordt om deze vraag te vertalen naar het nieuwbouwaanbod. Dit doen we ondermeer door een onderzoek met de corporaties waarin nadrukkelijk kijken met behulp van leefstijlen naar het verschil tussen vraag en aanbod in de bestaande voorraad.



Algemene speerpunten

In de structuurvisie "Kwaliteit van Wonen" leggen we de nadruk op drie doelgroepen: gezinnen, jongeren en ouderen. Dit werken we in het volgende hoofdstuk uit. Naast deze doelgroepen richten we ons ook op een aantal algemene speerpunten, te weten duurzaamheid, (collectief) particulier opdrachtgeverschap, wonen boven winkels en wonen op het water. In deze paragraaf gaan we in op deze algemene speerpunten.

Duurzaamheid

Masterplan Groningen Energieneutraal
Groningen wil een energieneutrale stad zijn. Deze ambitie is in 2006 uitgesproken. De daarbij genoemde termijn, 2025, lijkt inmiddels niet realistisch meer. We streven nu naar het jaar 2035. Via het masterplan Groningen Energieneutraal geven we onze speerpunten aan voor de komende jaren. Dit masterplan is in februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin focussen we ons op vier sporen: zon, wind, warmte en energiebesparing. Daarbij is de strategie om via innovatieve financierings- en organisatieconcepten een tijdelijke impuls te geven aan deze vier sporen, totdat de markt het zelf oppakt. De komende tijd worden deze concepten uitgewerkt.

Voor wonen zijn de belangrijkste uit te werken concepten:

- huisgebonden zonnestroom via OZB;
- zonline, waarbij met 1 druk op de knop een zonnestelsel aangeschaft kan worden;
- een proefproject met corporaties om te investeren in zonnestelsels en zelfleveren aan bewoners;
- Het benutten van restwarmte voor

- de verwarming van woningen;
- Het beter en eenvoudiger ontsluiten van informatie (onder meer over subsidies) voor particulieren om makkelijker stappen te kunnen zetten om te investeren in de verduurzaming van de eigen woning. Daarbij kijken we ook naar de rol en positie van het gemeentelijk energieloket.

Energiebesparing bestaande voorraad

Met de € 2,5 miljoen die in 2008 beschikbaar is gesteld verwachten we uiteindelijk in 2012 in totaal 1200 bestaande corporatiewoningen verbeterd te hebben. Verder is om particulieren te ondersteunen het energie(k) loket als onderdeel van het duurzaamheidscentrum in de bibliotheek gefinancierd. In 2011 geven we in een plan van aanpak aan op welke wijze de energiebesparing in de bestaande voorraad een vervolg krijgt.

NLA 2.0

In het Nieuw Lokaal Akkoord 2.0 is duurzaamheid één van de belangrijke speerpunten. Het doel op lange termijn is dat in 2025 alle corporatiewoningen lage woonlasten én een gezond binnenmilieu hebben (met uitzondering van grote, vooroorlogse monumenten). Dit betekent voor de NLA 2.0 dat er voor de periode van 2011- 2014 wordt ingezet op de verbetering van 3.500 – 4.000 woningen met label D of slechter naar minimaal label C. Daarnaast is de ambitie om deze periode te beginnen aan de bouw van minimaal honderd energieneutrale woningen en dat er honderd corporatiewoningen een energierekening van € 0,- hebben.

Nieuwbouw

Met nieuwbouw voegen we jaarlijks maximaal 1,5% toe aan de totale woningvoorraad. Daarom ligt het accent op de bestaande bouw. Wel biedt

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

nieuwbouw de meeste kansen voor innovatieve energieoplossingen. Bovendien zal vanaf 2020 in heel Nederland energieneutraal gebouwd moeten worden. Dit is opgenomen in de innovatieagenda Energie Gebouwde Omgeving.

Op projectniveau willen we kansen benutten. Zo zijn in Meerstad de eerste twaalf energieneutrale woningen te koop. In 2011 houden we een onderzoek naar de gevolgen van energieneutraal bouwen op lokaties waar de gemeente direct invloed heeft op gronduitgifte. Op basis van dit onderzoek bepalen we onze ambitie voor bijvoorbeeld Reitdiep, Kempkensberg, CiBoGa, Europapark/Helperpark en het Oosterhamriktracé. Daarnaast hebben we, zoals hierboven al aangegeven, via het Nieuw Lokaal Akkoord een aantal ambities geformuleerd voor nieuw te bouwen sociale huurwoningen. Ook werken we zoveel mogelijk mee aan initiatieven van derden, zoals bijvoorbeeld warmtepompen.

Collectief particulier opdrachtgeverschap

Zoveel mogelijk voldoen aan de woonwensen van huidige en toekomstige bewoners van de stad Groningen, is één van de belangrijkste uitgangspunten van ons beleid. (Collectief) particulier opdrachtgeverschap is één van de middelen om dit uitgangspunt te concretiseren. We willen minimaal 10% (collectief) particulier opdrachtgeverschap realiseren.

De afgelopen vier jaar zijn ruim 200 woningen met behulp van collectief particulier opdrachtgeverschap door KUUB ontwikkeld. Daarnaast is een aantal succesvolle projecten via consumentgericht bouwen ontwikkeld. Gebleken is dat deze projecten het ook tijdens de economische crisis relatief goed doen.

In 2011 wordt de ambitie om 10% bouwen via (collectief) particulier opdrachtgeverschap nog niet gehaald, maar gaat wel de schop in de grond voor de eerste kavels in Meerstad. Daarnaast is KUUB gestart met de planontwikkeling voor de Oosterhamrikkade noordzijde en voor Paddepoel Zuid-Oost in samenwerking met Nijestee. Ook ontwikkelt KUUB het eerste plan voor collectief particulier opdrachtgeverschap in Meerstad.

In 2011 stellen we een aanvalsplan particulier opdrachtgeverschap op waarin we aangeven op welke lokaties we particuliere opdrachtgeverschap gaan stimuleren. Dit met als doel om nog binnen deze collegeperiode het doel van 10 procent via (collectief) particulier opdrachtgeverschap te halen. Daarbij komen alle lokaties in beeld waar de gemeente directe invloed op heeft via de gronduitgifte. Met nadrukkelijke aandacht voor starterskavels waar veel ruimte voor invulling van de klant is.

Tenslotte stimuleren we de ontwikkelaars, bouwers en corporaties in de stad om zoveel mogelijk naar de klant te luisteren bij de ontwikkeling van woningen, omdat daarmee de kansen op een succesvolle afzet aanzienlijk worden vergroot.

Wonen boven winkels

Een aantal jaar geleden zijn we voortvarend begonnen met Wonen boven Winkels. Een aantal projecten is hierdoor van de grond gekomen. De laatste jaren zijn er echter geen nieuwe projecten meer bijgekomen. In 2007 hebben we daarom besloten om de NV Wonen boven Winkels slapende te houden. We gaan in 2011 onderzoeken of en zo ja op welke wijze, we wonen boven winkels meer kunnen stimuleren.

Wonen op het water

In Groningen is wonen op het water een

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

veel voorkomende woonvorm. We streven er naar om wonen op het water te beschouwen als een volwaardige woonvorm, met inachtneming van de verschillen tussen wonen op het water en wonen op de wal. Dit is vastgelegd in de Nota Watergang (1999). Omdat woonboten niet onder de Woningwet vallen, heeft de onderhoudskwaliteit van woonboten daar nog wel eens onder te lijden. Daarom gaan we een onderhoudsfonds voor het opknappen van woonboten in de Diepenring in het leven roepen. Deze gaat medio 2011 van start.

Daarnaast willen we de kwaliteit van de Diepenring en de Noorderhaven voor bewoners en bezoekers verbeteren. Met de uitvoering van de 1^o fase van de aanpak van de Diepenring worden het voorzieningenniveau en de inrichting van de haven verbeterd. Ook de woon- en vaarfunctie en het investeren in de kwaliteit van schepen in de haven wordt in overleg met het Woonschepencomité Groningen gestimuleerd.

Verder gaan we extra ligplaatsen in het Hoendiep realiseren en daarnaast onderzoeken of er, onder strikt ruimtelijk-esthetische voorwaarden, mogelijkheden zijn voor extra ligplaatsen in Meerstad. Overigens is het aantal geambieerde ligplaatsen, zoals uw raad dat bij motie heeft vastgesteld in februari 2010 (434 ligplaatsen), behaald. Uit een telling van het aantal ligplaatsen, samen met het woonschepencomité, blijkt dat er op dit moment 436 ligplaatsen in de stad zijn.

Al lange tijd speelt de ambitie om tot herontwikkeling/revitalisering van de woonschepenhaven te komen. Het woningbouwplan dat onderdeel van de vernieuwing was (Europaan 9) kon sinds september 2008 niet meer op steun en draagvlak bij de bewoners rekenen. Vervolgens is er eind 2009 een breuk ontstaan tussen de bewoners en de ontwikkelende corporaties Lefier en

Nijestee en trekt de gemeente op als trekker. Al snel bleek dat er financieel en organisatorisch geen meerwaarde is om de de nieuwbouw en het opknappen van de haven vanuit één exploitatie te benaderen. In juni 2010 is daarom besloten om te kiezen voor een gefaseerde aanpak. In 2011 komen wij met nadere voorstellen.

Doelgroepen

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de drie eerder genoemde doelgroepen: gezinnen, jongeren en ouderen. We geven aan welke doelstellingen we willen bereiken en welke middelen we daarvoor inzetten. Deze doelgroepgerichte benadering klinkt misschien wat algemeen. Binnen elke doelgroep zijn er natuurlijk weer specifieke woonwensen. Die ruimte is er ook zeker. Toch zijn we van mening dat meer focus op deze drie groepen bijdraagt aan een evenwichtig woningbouwprogramma en daarmee aan een evenwichtige stad. Om de ontwikkelingen van de drie doelgroepen goed te kunnen volgen, hebben we in het originele MJP diverse indicatoren benoemd. Voor een aantal indicatoren zijn nog geen nieuwe gegevens beschikbaar tov het MJP 2011. De resultaten van deze indicatoren zijn dus niet anders ten opzichte van het vorige MJP.

Gezinnen

Doelstelling

Het vasthouden van gezinnen is een belangrijke doelstelling van het woonbeleid van de stad. Zeker in een

stad met veel alleenstaanden zoals Groningen is het van belang om voldoende gezinnen in de stad te blijven huisvesten. Gezinnen zijn het cement van de stad en de wijken. We willen daarom blijven zorgen voor voldoende aantrekkelijke gezinswoningen, zowel in nieuwbouw als in de bestaande stad.

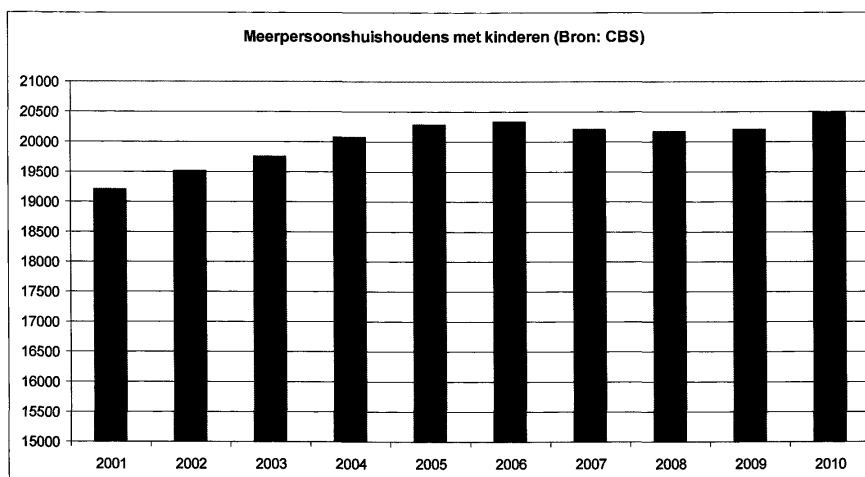
Analyse

Het aantal gezinnen in de stad schommelt de afgelopen jaren tussen de 18 en 20 duizend. In 2010 waren het volgens het CBS 20,5 duizend huishoudens.

Vanaf begin jaren '90 nam het aantal gezinnen in de stad Groningen af. Maar sinds 1998 groeit dat weer. Het aantal gezinnen is in de stad harder gegroeid dan in de regio. Het is dus niet zo dat gezinnen massaal de stad aan het verlaten zijn voor de regio.

Van alle gezinnen die in de regio Groningen - Assen wonen, woont 33% in de stad. Dit percentage is sinds 1995 redelijk constant. Ter vergelijking: van alle huishoudens in de regio woont 48% in de stad Groningen.

Na de jongeren zijn (jonge) gezinnen een mobiele groep op de woningmarkt. In het



Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

algemeen zien we dat gezinnen veelal wonen of verhuizen naar een (grote) grondgebonden woning met tuin. Het toevoegen van grote eengezinswoningen blijft naar onze mening een doeltreffend middel om meer gezinnen aan de stad te binden. We zien ook in de grafieken terug dat sinds 1999 het aantal gezinnen weer toeneemt. Dit is in belangrijke mate te verklaren door nieuwe uitbreidingswijken aan de rand van de stad (zoals Reitdiep, Gravenburg en Piccardthof) waar veel gezinswoningen zijn gebouwd, maar ook door een toenemend aantal projecten in de bestaande stad.

De meeste verhuizingen van gezinnen zijn naar een bestaande woning in de stad. In 2009 was het percentage gezinnen dat naar de regio verhuisde 16% en daarmee lager dan de 20% uit 2007. In 2007 was met name het aantal verhuizingen naar de gemeente Tynaarlo groot. In de periode vóór de bouw van Ter Borch was het aantal personen dat in gezinsverband vertrok gemiddeld rond de 300 personen. In 2007 was dit ruim 600 personen. In 2009 was het weer iets gezakt naar bijna 400 personen.

De eerste verkoopcijfers van zowel Haren Noord als Meerstad laten ook zien dat de nieuwe locaties aan de rand van de stad gezinnen uit de stad trekken.

Middelen

Op de volgende manieren moet er gezorgd worden om gezinnen aan de stad te binden:

- Nieuwbouw van grondgebonden woningen in binnenstedelijke en groenstedelijke woonmilieus;
- Bij nieuwbouw op uitleglocaties zorgen voor voorzieningen die aansluiten bij de doelgroep, veelal gezinnen.

Resultaat

Onze doelstelling is om gezinnen meer aan de stad te binden. De meeste gezinnen die verhuizen, blijven in de stad.

Daarnaast is er altijd een groep die naar de regio gaat. We willen voorkomen dat deze groep vanwege het ontbreken van het juiste woningaanbod naar de regio verhuist, en dan met name naar de gemeenten die direct aan de stad Groningen grenzen. Van de gezinnen die naar een woning buiten de regio verhuizen wordt aangenomen dat ze niet met een geschikt woningaanbod voor de stad behouden hadden kunnen blijven. In de praktijk zijn dit veelal huishoudens die vanwege werk, studie of andere redenen de regio verlaten.

Indicatoren

Om de ontwikkeling van gezinnen goed te kunnen volgen, hebben we de volgende indicatoren benoemd:

1. Het percentage gezinnen dat naar de regio verhuist

We streven ernaar dat het percentage gezinnen dat naar de regio verhuist afneemt ten opzichte van 2007. Met de bouw van Haren-Noord, Meerstad, Ter Borch, trekken er formeel gezien gezinnen de stad uit naar omliggende gemeenten. Maar deze woonmilieus worden expliciet gebouwd om gezinnen aan (de rand van) de stad vast te houden. Daarmee hebben we de komende jaren weer een ruimer aanbod in het groenstedelijk segment dan in de jaren ervoor.

2. De kenmerken van woningen die betrokken worden door gezinnen

We gaan de kenmerken van de bestaande en nieuwbouwwoningen in Groningen waar gezinnen naar toe verhuizen bijhouden. Op dit moment wonen gezinnen in de stad als volgt:

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Woningtype	gezinnen	Totale voorraad
Grondgebonden	62%	37%
Gestapelde woning	38%	63%
<i>Oppervlakte</i>		
<90m ²	35%	56%
Tussen 90m ² en 120m ²	40%	27%
> 120 m ²	25%	17%

Gezinnen wonen dus vooral in een grondgebonden woning.

3. De kenmerken van woningen die vrij zijn gekomen doordat gezinnen zijn verhuisd

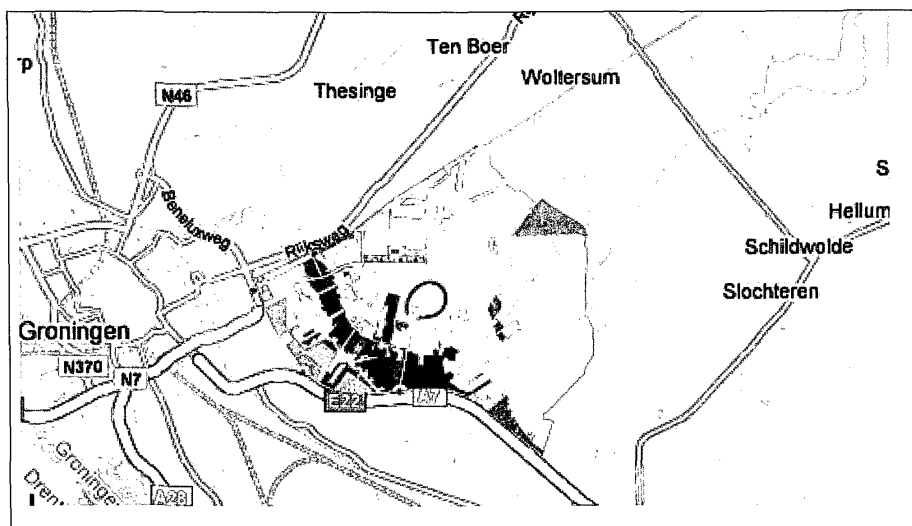
De kenmerken van de woningen waaruit gezinnen in 2009 zijn verhuisd zijn als volgt.

Woningtype	gezinnen
Grondgebonden	49%
Gestapelde woning	51%
<i>Oppervlakte</i>	
<90m ²	47%
Tussen 90m ² en 120m ²	32%
> 120 m ²	21%

Gecombineerd met de gegevens uit de tweede indicator blijkt dat de meeste gezinnen verhuizen uit kleinere woningen naar een grotere woning. Bouwen voor de doorstroming blijft is dus van groot belang.

4. Gemiddeld aantal punten dat nodig is voor een eengezinswoning in de sociale huur

Naast koopwoningen is er in de stad behoefte aan eengezinswoningen in de sociale sector. Dit zijn schaarse woningen. Enerzijds omdat er relatief weinig zijn, anderzijds omdat er veel minder dan gemiddeld verhuisd wordt uit deze woningen. We willen de druk in dit woningtype laten afnemen. De belangrijkste indicator is het gemiddelde aantal punten dat nodig is voor een eengezinswoning in de sociale sector. In 2009 waren dat gemiddeld 120 punten, in 2010 waren dit er 146, ondanks de toename van het aantal verhuringen ten opzichte van 2009.



Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Stand van zaken

In 2010 zijn er in totaal 1.123 woningen opgeleverd. Daarvan waren ruwweg 250 woningen een eengezinswoning. Deze zijn allemaal in de bestaande stad gebouwd. Er is een grote behoefte aan eengezinswoningen op uitleglocatie. Met de ontwikkeling van Meerstad wordt deze vraag beter bediend. In het najaar van 2010 zijn de eerste 150 woningen in Meerstad in de verkoop gaan. De start bouw van de eerste woningen was in januari 2011. De eerste woningen worden eind 2011/begin 2012 opgeleverd. Uit de verkoop van de eerste woningen in Meerstad zien we dat circa 80% van de kopers uit de stad komt, redelijk verspreid over de verschillende wijken.

Als vervolg op deze eerste fase, zijn we bezig om de volgende fasen te concretiseren. Dit om te zorgen dat er een continue aanbod is van woningen in Meerstad. Uit financieel oogpunt is het totaal aantal woningen dat in Meerstad wordt gerealiseerd, teruggebracht naar 9 duizend en is het plangebied verkleind. Uiteraard blijft de verdere ontwikkeling van Meerstad de komende jaren één van onze belangrijkste speerpunten, zeker gezien de huidige marktomstandigheden.

Om Meerstad tot succes te maken, is het belangrijk dat de voorgenomen voorzieningen worden gerealiseerd (evt. tijdelijk) en dat er infrastructurele maatregelen voor zowel auto als fiets worden getroffen om de bereikbaarheid van Meerstad naar de binnenstad zo goed mogelijk te maken. De aanleg van de Sontbrug is daarbij een belangrijke eerste aanzet. Ook de aanleg van het voorgenomen fietspad langs industrieterrein Driebond kan daaraan bijdragen.

Verder zien we een blijvende belangstelling voor gezinswoningen in de bestaande stad. In 2010 hebben met name de wijkvernieuwingswijken nieuw aanbod van gezinswoningen gekregen,

Ontwikkelingen Meerstad

Meerstad is een belangrijke ontwikkeling voor de stad Groningen. Al jaren is er behoefte aan groenstedelijke uitleg, waar Meerstad in gaat voorzien. Gezien de huidige economische omstandigheden, zijn er uiteraard de nodige onzekerheden over de ambities rondom Meerstad. De grondexploitatie 2011 is het oogmerk van het college om een stevige basis te leggen voor voor de toekomst, zodat sturingsruimte ontstaat in de grondexploitatie en wordt voorkomen dat er jaarlijks alleen maar plantechische ingrepen worden doorgevoerd. Voorafgaand op de herziening van de grondexploitatie worden verschillende afzetscenario's uitgewerkt. Belangrijk is om bij de herziening van de grondexploitatie de kernwaarden te definiëren. We zetten in op kwaliteit van het woonproduct, onderscheidendheid van het woonproduct (rust, ruimte natuur, water, steenworp afstand van de stad. Tot slot moet elk plandeel op zichzelf kunnen functioneren.

met projecten als De Velden in de Nieuw Indische Buurt in de Korrewegwijk en de nieuwbouw in Paddepoel. Voor 2011 verwachten we in de bestaande stad beduidend minder eengezinswoningen dan in de afgelopen jaren. We komen in de bestaande stad op iets meer dan 100 gezinswoningen uit, naast de woningen die in Meerstad worden opgeleverd. Voor 2012 staan wel de nodige gezinswoningen in de planning. Daarvan is een redelijk deel nog niet hard. We gaan met de partijen kijken waar we eventuele projecten kunnen ondersteunen om alsnog gerealiseerd te worden. Daarbij nemen we ook de projecten uit de Intense Laagbouw mee.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Ouderen

Doelstelling

Door de toenemende vergrijzing én de welvaartsontwikkeling verwachten we dat ouderen in onze stad steeds langer zelfstandig blijven wonen. Ook bij mensen met een beperking zien we deze ontwikkelingen. In de woonvisie hebben we daarbij gesteld dat, in lijn met het gemeentelijk programma Zorgen voor Morgen, voor ouderen en mensen met een beperking goede, zelfstandige appartementen dicht bij voorzieningen van belang zijn. Vooral in de naoorlogse wijken zien we de ruimte voor deze ontwikkelingen. Dit heeft twee redenen. Enerzijds is de vergrijzing in deze wijken relatief hoog. We zien dat ouderen en mensen met een beperking met name willen verhuizen binnen de eigen wijk. Uiteraard willen we daar zoveel mogelijk op inspelen.

In de naoorlogse wijken zijn tevens de voorzieningen over het algemeen goed op orde. Een achter-liggende doelstelling is dat we willen stimuleren dat deze doelgroep mobieler wordt op de woningmarkt, ook om andere groepen de ruimte te bieden. Maar niet alleen in de naoorlogse wijken zien we ruimte. Uiteraard kijken we ook naar andere wijken en woonvormen. Dit zijn onder meer patiowoningen, woningen in het groen (bijvoorbeeld in Meerstad), maar ook bijvoorbeeld (collectief) particulier opdrachtgeverschap.

Analyse

Groningen is een jonge stad. Pas vanaf 2025 zien we de vergrijzing enigszins opkomen. Dit is veel later dan in Nederland. Ouderen zijn de minst mobiele groep op de woningmarkt. Door de toegenomen welvaart van de afgelopen decennia, is deze doelgroep steeds royaler gaan wonen. Dit is ook een van de belangrijkste conclusies van het landelijke onderzoek "Senioren op de woningmarkt", uitgevoerd in opdracht van het ministerie van VROM/WWI.

Er wonen ruim 40 duizend 55+ers in onze stad. Hierna wordt vooral gekeken naar ouderen die nog zelfstandig wonen. In de zelfstandige woningvoorraad zijn 27,8 duizend woningen waarvan de hoofdbewoner 55 of ouder is. Daarvan wonen 11,3 duizend huishoudens in een eengezinswoning die op termijn minder geschikt zou kunnen worden. Daarvan heeft 66% de woning in eigendom. Zowel in de koop als de huursector zien we weinig verhuisbewegingen.

We zien duidelijk, zowel in de koop als in de huursector, dat senioren aan nieuwe woonruimte steeds meer eisen stellen. Niet alleen goede ligging, onder meer dicht bij voorzieningen, en het liefst gelegen in de wijk of de aangrenzende wijk waar de huidige woning staat, maar ook de grootte van de woning vormen steeds belangrijkere factoren. Specifiek voor senioren ontwikkelde en gelabelde huurwoningen met één slaapkamer, verhuren bijvoorbeeld niet goed meer: de woning dient minimaal twee slaapkamers te hebben.

Het merendeel van de 55+ers dat verhuist in de stad, gaat naar een gelijkvloerse woning met lift. Ook de voorkeur voor de eigen wijk of de aangrenzende wijk is groot. Meer dan de helft van deze groep verhuist binnen de eigen wijk of de aangrenzende wijk. Uiteraard zijn bovenstaande kenmerken vrij algemeen. Zoals we al in de Woonvisie schrijven, hebben senioren niet één specifieke woonwens. Binnen deze doelgroep zijn verschillende leefstijlen en daarbij passende woonvormen te onderscheiden. Naast een geschikte woning zijn voorzieningen van groot belang voor ouderen. Onder voorzieningen verstaan we de nabijheid van winkels voor de dagelijkse boodschappen, maar ook ontmoetingsfuncties. Een speerpunt in ons ouderenbeleid is het voorkomen van eenzaamheid. We stimuleren via het

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

programma Zorgen voor Morgen een intensieve samenwerking binnen een wijk door alle partijen op het gebied van wonen, welzijn en zorg. We willen door deze samenwerking het voorzieningen-aanbod optimaliseren door het zo goed mogelijk op de behoefte van de wijk af te stemmen. Centraal punt daarin zijn de Steun en Informatiepunten (STIPS) die inmiddels in 11 wijken functioneren en die in een aantal wijken in ontwikkeling zijn. Verder streven we ernaar om de zorg zoveel mogelijk aan huis te laten komen. Daarbij kan de gemeente via het WMO-beleid vooral de huishoudelijke verzorging goed aansturen. Op het moment dat men niet meer zelfstandig kan wonen en is aangewezen op een woonvorm met 24-uurs zorg, willen we samen met de zorgpartijen in deze stad een kwalitatief hoogwaardig aanbod realiseren. In welke vorm dit aanbod kan worden gerealiseerd, hangt mede af van de toekomstige financieringsconstructies die het Rijk kiest voor deze zorgaanbieders. Vooral de schaalgrootte van de zorginstellingen zal hiervan afhangen.

Middelen

We willen de bouw van geschikte appartementen voor deze doelgroep stimuleren. Tot en met 2014 staan er bijna 2.000 appartementen op stapel. Een redelijk deel daarvan is uitermate geschikt voor de doelgroep ouderen. Bijvoorbeeld La Liberté in Corpus, dat in 2011 wordt opgeleverd en plannen in De Wijert, Oosterhoogebrug en Paddepoel. Na 2014 staan er wel beduidend minder projecten op stapel in dit segment. Samen met ontwikkelende partijen gaan we het komend jaar kijken naar potentiële locaties/projecten. Daarnaast hebben we in de samenwerkingsovereenkomst Zorgen voor Morgen 2007, afspraken gemaakt over de afbouw van verzorgingshuisplaatsen en de verdeling van verpleeghuisplaatsen over de stad. We constateren dat de zorginstellingen die deze voorzieningen ontwikkelen, niet

meer conform deze ambitie kunnen ontwikkelen. Dit is één van de redenen om eind 2011 de samenwerkingsovereenkomst Zorgen voor Morgen te herzien.

Resultaat

Het gaat ons er uiteindelijk om dat de ouderen van onze stad lang goed en zelfstandig kunnen wonen. Zoals hierboven al aangegeven, denken we dat te bereiken door ouderen te verleiden meer naar geschikte woningen te verhuizen. Daarmee willen we de doorstroming bevorderen, vooral naar appartementen.

Indicatoren

Om de ontwikkelingen in deze doelgroep goed te kunnen volgen, hebben we in het vorige MJP een aantal indicatoren benoemd. Omdat dit MJP zeer dicht op het vorige is opgesteld, is het met uitzondering van de slaagkans nog niet mogelijke recentere data te presenteren.

1. het aantal verhuisbewegingen van minder geschikte woningen naar gelijkvloerse appartementen.

Als richtinggevende indicator streven we er naar dat er jaarlijks gemiddeld minimaal 250 55+ers die in de stad wonen, van een minder geschikte woning (bijvoorbeeld een grondgebonden, ongelijkvloerse woning of een portiekflat zonder lift) verhuizen naar een goed toegankelijk appartement.

2. Het aantal huishoudens waarvan de hoofdbewoner 55 jaar of ouder is, dat in minder geschikte woningen woont.

Hieronder verstaan we ouderen in eengezinswoningen én ouderen in appartementen zonder lift. In 2008 zijn er 4200 huishoudens (65+ers zonder kinderen die in een minder geschikte woning wonen (waarvan 3500 in een eengezinswoning).

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

3. Instroom naar nieuwe, geschikte appartementen, met onderscheid tussen nieuwbouw en bestaand.

Onder geschikt verstaan we: goede toegankelijkheid (met name lift) en woning met gelijkvloers woonkamer, keuken, badkamer en minimaal 1 slaapkamer. In 2008 zijn er 238 huishoudens met een hoofdbewoner van 55+ van een minder geschikte woning naar een geschikte woning verhuisd. 9 % daarvan is naar een nieuw gebouwde woning gegaan.

4. Instroom in achtergelaten woning: we kijken dan naar de hierboven gedefinieerde, minder geschikte woning.

Bij de instroom kijken we naar huishoudprofiel op basis van leeftijd (hoofdbewoner) en samenstelling huishouden. Dit beeld zal in het volgende meerjarenprogramma worden geschetst.

5. Slaagkans Woningnet: het aantal 55+ers dat in een jaar minimaal 1 keer reageert op een vrijkomende huurwoningen en het aantal 55+ers dat in hetzelfde jaar een woning toegewezen krijgt.

Stand van zaken slaagkans:

jaar	Slaagkans
2005	71%
2006	69%
2007	69%
2008	70%
2009	99%
2010	94%

Stand van zaken

Er zijn in de stad kwantitatief voldoende nultrede woningen op stedelijk niveau maar op wijkniveau is er soms nog onvoldoende aanbod. Moeilijke verhuurbaarheid van de bestaande complexen (met name met 1 slaapkamer)

laat zien dat er sprake is van een kwaliteitsvraag. Met nieuwbouw voor deze doelgroep moet terughoudend en zorgvuldig worden omgegaan. Daarbij zijn prijs/ kwaliteit, aanwezigheid van voorzieningen en schaalgrootte belangrijke factoren.

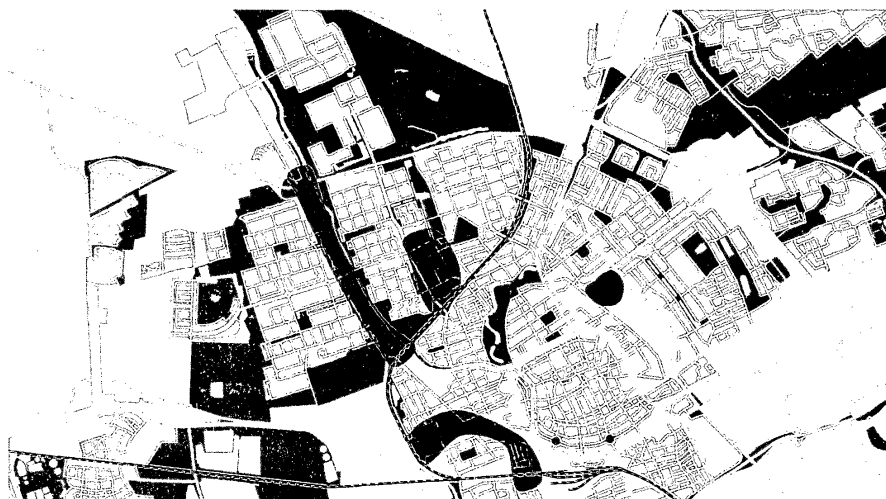
De ontwikkelingen in de intramurale zorg blijven de komende jaren spannend. Met name rijksregelgeving gaat bepalen hoe dit zich verder ontwikkeld.

In 2012 wordt er gestart met de nieuwbouw van verpleeghuis Innersdijk in Beijum, waar 150 eenheden worden gerealiseerd. Verder verwachten we dit jaar meer duidelijkheid over de toekomst van de intramurale complexen die ZINN-zorg huurt van woningcorporatie Patrimonium (onder meer Huize Patrimonium in Selwerd en Menno Luther in Corpus den Hoorn).

Jongerenhuisvesting

Doelstelling

Jongeren zijn van groot belang voor de stad. De huisvesting van jongeren in onze stad moet dan ook op orde zijn. We hebben in de Structuurvisie Kwaliteit van Wonen vastgelegd dat er 4.500 extra eenheden voor jongerenhuisvesting noodzakelijk zijn tot en met 2014. Deze ambitie volgt uit de verwachte groei van het aantal studenten en andere jongeren die in de stad wil wonen. Ook moet door deze nieuwe eenheden de druk van de particuliere kamerverhuur op de bestaande wijken verminderen. Het realiseren van deze ambitie is alleen haalbaar wanneer op een nieuwe, grootschalige wijze, jongerenhuisvesting wordt ontwikkeld in de stad. Er zijn vier zones aangewezen voor grootschalige huisvesting: de Reitdiepzone, het gebied rond winkelcentrum Paddepoel, het Bodenterrein en het gebied aan en rond



Zones Jongerenhuisvesting

de Eendrachtskade. Voor de Reitdiepzone wordt in 2011 een ontwikkelingsstrategie opgesteld.

In 2009 is een onderzoek uitgevoerd naar de huidige woonsituatie van studenten, hun woonwensen en verhuismotieven. De uitkomsten van dit onderzoek vormen input voor de verdere uitwerking van de zones. Dit onderzoek wordt in 2011 herhaald.

Indicatoren

Om de ontwikkelingen in deze doelgroep goed te kunnen volgen, hebben we de volgende indicatoren benoemd:

1. De verhouding tussen de groei van het aantal studenten in de categorie 18-24 jaar aan RUG en HG en de groei van het totaal aantal jongeren 18-24 jaar woonachtig in de stad

Wanneer het aantal studenten aan de RUG en HG harder groeit dan het aantal jongeren dat in de stad woont, kan dit betekenen dat de woningmarkt voor studenten minder aantrekkelijk geworden

is. Een belangrijke aanname daarbij is dat het aandeel studenten dat op kamers wil gaan wonen constant is.

Het aantal jongeren van 18 tot 25 jaar dat in de stad woont is in 2010 met 7,4% gestegen ten opzichte van 2008. Het aantal studenten is in diezelfde periode gestegen met 4,7%. Dit betekent dat de stad de groei van het aantal jongeren de afgelopen twee jaar heeft kunnen opvangen.

2. Wachtijd nieuwe instroom.

Elke student moet binnen 3 maanden een kamer kunnen vinden. Dit meten we door met Lefier, maar indien mogelijk ook met andere corporaties, afspraken te maken over de registratie van woning-zoekende jongeren en de tijd die men nodig heeft voordat er een woning gevonden is. In 2010 was de wachtlijst bij Lefier maximaal 3 maanden. Uitbreiding van de wachtlijstgegevens naar de andere corporaties en eventuele commerciële aanbieders is actiepoint voor 2011.

3. Verhuiscapaciteit onder uitwonende studenten.

Deze indicator zegt iets over de kwaliteitsvraag. Uit de Quickscan "Contrasten in de Kamermarkt" van het ministerie van VROM blijkt dat de vraag naar zelfstandige woonruimte onder studenten groot is. Groningen wordt als stad met een *kwalitatief* tekort gedefinieerd. Uit ons eigen onderzoek Studentenhuisvesting (2009) blijkt dat deze vraag zich vooral voordoet bij uitwonende studenten. Bij nog thuiswonende studenten speelt de kwaliteitsvraag een veel minder grote rol. Uit ons onderzoek volgt ook dat de belangrijkste verhuismotieven onder uitwonende studenten de woonoppervlakte en de locatie zijn.

De verhuiscapaciteit onder uitwonende studenten in de stad bedroeg in 2009 38% (inclusief de niet-actieve zoekenden). Bij herhaling van het Onderzoek Studentenhuisvesting in 2011 zal meer duidelijk worden over de ontwikkeling van de verhuiscapaciteit en kunnen beleidsmatige uitspraken worden gedaan.

4. De verhouding tussen de particuliere markt en de corporatiesector.

Dit is van belang in verband met ons streven naar een betere prijs/kwaliteitsverhouding en het ontlasten van de bestaande woonwijken. Deze verhouding was in het MJP 2010 ca. 75-25, en liggen in dit MJP niet wezenlijk anders.

Middelen

Om de doelstelling voor jongerenhuisvesting te halen, zetten we op twee manieren middelen in: nieuwbouw en beleid op de particuliere verhuurmarkt. 16 februari 2011 zijn in uw raad beide nota's voor deze onderwerpen vastgesteld. Hieronder kort samengevat.

Nieuwbouw BOUWJONG!

Onze ambitie voor jongerenhuisvesting is om 4500 eenheden toe te voegen tot en met 2014. Dit betreft zowel zelfstandige als onzelfstandige eenheden en kan zowel in een tijdelijke/modulaire dan wel permanente vorm zijn.

Sinds februari 2010 is er veel gebeurd. Samen met wijkbewoners, jongeren, woningcorporaties en onderwijsinstellingen zijn we onder de noemer BOUWJONG! op zoek gegaan naar wat deze kwaliteit inhoudt en wat dit voor de te realiseren zones betekent. Marlies Rohmer (architect en auteur van het boek 'Bouwen voor de Next Generation') is als inspirator en klankbord bij deze zoektocht betrokken. Naast het bespreken van concrete plannen heeft zij, samen met de TU Delft, een typologiestudie uitgevoerd naar goede voorbeelden van grootschalige jongerenhuisvesting elders. In het inspiratieboek BOUWJONG! zijn de resultaten van de typologiestudie weergegeven.

In een uitgebreid participatietraject met de inwoners en wijkorganisaties in de stad hebben we in het voorjaar van 2010 gesproken over de kaders voor grootschalige jongerenhuisvesting. Het algemene beeld dat uit het participatietraject naar voren kwam is dat er in de betreffende wijken draagvlak is voor grootschalige jongerenhuisvesting, maar dat de uitwerking nog veel aandacht vraagt. Inpassing in de omgeving, beheer, zoeken naar combinatie van functies en flexibel bouwen zijn aspecten die vaak zijn genoemd.

In de notitie BOUWJONG! zijn de kaders vastgesteld voor de grootschalige jongerenhuisvesting. Ook hebben wij daarin een uitvoeringsprogramma opgenomen met een planning van de projecten. Uiteraard is dit een momentopname. Gezien de inschatting

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

van de oplevering van de grootschalige projecten, verwachten we dat particuliere kamerverhuur de komende jaren nodig blijft om in de huisvesting van jongeren te kunnen voorzien.

In het najaar van 2011 willen we starten met de manifestatie Intense Verbouw, die een antwoord moet bieden op het vraagstuk van het ombouwen van leegstaande kantoren tot woonruimte.

Particuliere kamerverhuur

Het vrijgeven van de particuliere markt in 2005 heeft geleid tot een sterke groei van het aantal kamerverhuurpanden in bepaalde straten in de stad. Daarom is het aantal vergunningen sinds juni 2007 weer gelimiteerd: eerst 25% en vanaf juni 2008 15% per straat.

De komende jaren moet duidelijk worden of de toevoeging van nieuwe eenheden leidt tot een vermindering van de druk op de particuliere kamerverhuur in een aantal woonwijken. De 15%-norm voor kamerverhuurpanden per straat, blijft de komende jaren gehandhaafd. We gaan meer inzetten op handhaving van vergunningplichtige kamerverhuurpanden die geen onttrekkingsvergunning hebben. In 2011 starten we hiermee. De focus ligt dan op de grotere panden en de panden die te legaliseren zijn. Daarna gaan we aan de slag met de kleinere kamerverhuurpanden. In alle gevallen licht de prioriteit bij panden die overlast veroorzaken.

Stand van zaken

In verband met de voorbereidings- en proceduretijd van permanente projecten zal er op de korte termijn worden ingezet op het realiseren van tijdelijke capaciteit en op het blijven stimuleren van kleinschaliger projecten met een kortere aanlooptijd. Begin 2011 zullen 342 eenheden op het Bodenterrein worden gerealiseerd. Ook is begonnen met de realisatie van de permanente projecten Lissabonstraat, Wielewaalplein en

Schoeverslocatie. Deze zullen in 2011-12 worden opgeleverd. Ook zijn de tijdelijke eenheden op het Damsterdiep verlengd. Al met al worden er in 2011 ruim 550 extra eenheden gecreëerd, en in 2012 nog eens ruim 500.

Daarnaast blijft de particuliere markt de komende jaren nog nodig om in de groeiende vraag naar huisvesting voor jongeren te voorzien. De komende jaren zal nauwkeurig gevolgd worden hoe de projecten en de particuliere kamermarkt zich ontwikkelen en waar eventueel bijstelling nodig is. Daar komen wij in het volgende Meerjarenprogramma Wonen op terug.

Uitvoering

Met dit Meerjarenprogramma Wonen hebben we een programma geformuleerd waar we vier jaar mee vooruit kijken. Met het (bij)stellen van prioriteiten en programma's spelen we in op deze ontwikkelingen. Vier jaar is een realistische termijn, zeker voor uitspraken over nieuwbouwontwikkelingen. De ervaring leert, met alle planologische procedures, bouwtijd, etc. dat we voor nieuwbouw voor projecten die over 2-3 jaar op de rol staan, bijstellende afspraken met bouwende partijen kunnen maken.

Het Meerjarenprogramma Wonen is voor ons de leidraad, maar door het jaar heen vinden op de woningmarkt natuurlijk allerlei ontwikkelingen plaats die effect hebben voor het Wonen in Groningen. We blijven dit nauwgezet volgen. We doen dit ook gestructureerd met andere partijen. In het NLA 2.0 hebben we afgesproken om gestructureerd de ontwikkelingen op de woningmarkt te gaan volgen samen met de woningcorporaties, te leren van gerealiseerde projecten en te bespreken wat dit betekent voor de woningbouwplanning voor de komende jaren, met inachtneming van ieders rollen en verantwoordelijkheden. Verder hebben we een regulier bestuurlijk overleg met de corporaties. Ook met makelaars spreken we een aantal maal per jaar, via het zogenoemde GEMMA-overleg. Via het beleidsoverleg Woonruimteverdeling wordt de verhuurbaarheid van de sociale huurwoningen gevolgd, besproken en daar waar nodig wordt de verdeling van de woonruimte (bijvoorbeeld als het gaat om urgentiesystematiek), gewijzigd.

In 2011 gaan we bezig met de uitvoering van de afspraken die we in het kader van het NLA 2.0 hebben gemaakt. Wat blijft is het het ProjectenVoortgang-Overleg (PVO) opgezet. Dit loopt nu een aantal jaren met succes. De kern van het PVO is

om concrete projecten van woningcorporaties vlot te trekken met oog op planologische en juridische knelpunten. Dit heeft de afgelopen jaren een positief effect gehad. We nemen in dit overleg nog explicieter de ontwikkelingen op de woningmarkt mee.

Naast het PVO is er de stuurgroep Woningbouw. Deze stuurgroep bespreekt de belangrijkste aandachtspunten inzake de woningbouw en woningmarkt. Ook deze stuurgroep willen we strategischer gaan inzetten.

Voor het traject van Jongerenhuisvesting *BouwJong!* hebben we een stuurgroep met daarbij de woningcorporaties, RUG en Hanzehogeschool. Met hen bespreken we onder meer de voortgang van de projecten in het kader van jongerenhuisvesting.

Tenslotte geven we uitvoering aan de op pagina 5 genoemde maatregelen om de woningmarkt te stimuleren.

Bijlage: Nieuwbouw 2010 en vooruitblik

Hieronder meer informatie over de woningproductie in 2010, met tevens doorkijkjes naar prognoses voor de korte en langere termijn.

Afspraken Regiovisie 2009

In 2008 heeft de regio Groningen - Assen de afspraken, zoals vastgelegd in het Convenant Woningbouwafspraken 2005-2010 Regiovisie Groningen - Assen, naar beneden bijgesteld. In plaats van 22.000 zal de regio in de periode 2005-2009 13.200 woningen bouwen. De taakstelling van de gemeente Groningen is daardoor vanaf 2007 met terugwerkende kracht verlaagd van 1.350 naar 1.150 woningen per jaar.

Afspraken NLA 2.0

De nieuwe afspraken in het NLA 2.0 behelzen 475-900 nieuwbouwwoningen (voor de drie doelgroepen), 150-250 sloop en 150-250 verkoop.

Woningproductie 2010

In 2010 zijn 1.123 woningen gebouwd. In onderstaande tabel is het aantal gebouwde woningen van de afgelopen vijf jaar te zien.

Jaar	aantal woningen
2005	596
2006	572
2007	1035
2008	1332
2009	1357
2010	1123

Rol corporaties

De corporaties zorgden ook in 2010 weer voor een belangrijk deel van de totale productie. Ze bouwden 69% van de nieuwbouwproductie met 774 woningen

Aandeel corporaties ten opzichte van de totale productie.

Jaar	woningen	Percentage
2005	325	54%
2006	272	47%
2007	782	75%
2008	1069	80%
2009	1037	76%
2010	775	69%

Categorieën

Zoals eerder vermeld zijn er in 2010 1.123 woningen opgeleverd. Een kleine selectie:

De verhouding huur/koop was als volgt:

Type	Woningen	Percentage
Huur	316	28%
Koop	807	72%

De verhouding bestaande stad versus nieuwe uitleg was als volgt:

Type	Woningen	Percentage
Bestaande stad	1036	92%
Nieuwe uitleg	87	8%

Wijkvernieuwing

Van de 1.123 gebouwde woningen zijn 415 woningen gebouwd in het kader van de wijkvernieuwing:

- Tuinwijk 18
- Corpus den Hoorn-noord 30
- Hoogkerk 63
- Korrewegwijk 107
- Nieuw indischebuurt 86
- Oosterparkwijk 55
- Paddepoel 56

Naar type

De 1123 woningen zijn naar type onderverdeeld in:

Woningtype	Woningen
appartement	778
grondgebonden/ rijwoning	280
maisonettes	49
studio's	12
vrijstaand	4

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Starters
Onze doelstelling is om gemiddeld 100 starterswoningen per jaar te realiseren. In 2010 zijn 102 starterswoningen gerealiseerd.

Vooruitblik
Per april 2011 waren er ongeveer 1600 woningen in aanbouw. Deze woningen worden in 2011 en 2012 opgeleverd. We verwachten voor 2011 circa 800 woningen. Grote projecten zijn de jongerenstudio's van Nijestee op het Boden-terrein, de Wielewaalflat, Cortinghborg (bij de Hoogte), La Liberté,

Meerstad, Grunobuurt en de Stadswerf.

Prioriteiten
In de structuurvisie wonen ligt de nadruk op kwaliteit. De nadruk ligt op een drietal doelgroepen: jongeren, gezinnen en ouderen. De projecten die deze doelgroepen bedienen hebben daarom de komende periode prioriteit. Maar zonder stimuleringsmaatregelen zal slechts een deel van deze projecten gerealiseerd worden.

De komende periode krijgen de volgende projecten prioriteit:

2011-2012

Project	Aantal	Prioriteit
ACM fase 2	250	Jongerenhuisvesting
Grunobuurt	250	Sociale huur
Helperwestsingel fase 1	25	Grondgebonden
Lewenborg Kombuis	24	Grondgebonden starterswoningen
Indische buurt	150	Combinatie grondgebonden starterswoningen en sociale huur
Paddepoel Zuid-Oost	50	Starterswoningen in CPO
Schots 5 Ciboga	50	Schots en Scheef en grondgebonden
Reitdiep fase 3 en 4	150	Starterswoningen, kavels en grondgebonden sociale huur in de uitleg
Meerstad deelplan 1 fase 2	225	Grondgebonden, kavels, CPO

Na 2012

Project	Aantal	Prioriteit
Struktonlokatie Reitdiep en overige lokaties jhv	350 en p.m.	Jongerenhuisvesting
UWV/Rabo	600	Jongerenhuisvesting
Melisseweg	100	Starters en grondgebonden sociale huur
Ciboga schots 6,8 en 10	200	A-lokatie
OHT A&B (Nieuw Front)	50	Grondgebonden
Meerstad en Reitdiep vervolg	p.m.	Uitleg
Kemkensberg Engelse Kamp	50	A-lokatie grondgebonden
Kansrijke intense laagbouw lokaties	p.m.	Grondgebonden
Europapark Kolenkade	100	Grondgebonden PO
Stationslokatie	60	De Linie 2?

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma Wonen 2012.gr11.2623718

Groninger Gezinsbode – Verplichte Mededelingen

ROEZ

Plaatsing:

(Balkje: Bekendmaking)

Meerjarenprogramma Structuurvisie Kwaliteit van Wonen 2012

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

dat hij in zijn vergadering van 29 juni 2011, besluitnummer, ... heeft besloten om het Meerjarenprogramma Structuurvisie Kwaliteit van Wonen 2012 vast te stellen.

Het Meerjarenprogramma is een uitvoeringsprogramma van de structuurvisie Kwaliteit van Wonen 2010 – 2020. Deze is in december 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De beleidsuitgangspunten van deze structuurvisie zijn de basis voor het uitvoeringsprogramma. De belangrijkste punten van het Meerjarenprogramma:

Meerjarenprogramma

Ontwikkelingen

In ons Meerjarenprogramma gaan we allereerst in op de actuele ontwikkelingen op de woningmarkt. Belangrijk daarin zijn de effecten van de economische ontwikkelingen in relatie tot de groningse woningmarkt.

Doelstellingen

In ons Meerjarenprogramma stellen we een aantal algemene doelstellingen, en vervolgens focussen we op drie doelgroepen. Algemene doelstellingen hebben betrekking op duurzaamheid, particulier opdrachtgeverschap en wonen op het water. Daarnaast focussen we ons op drie doelgroepen, jongeren, gezinnen, ouderen. Voor jongeren willen we de verwachte groei opvangen door een groot aantal nieuwe eenheden toe te voegen. We zetten vooral in op een betere kwalitatief binnen de jongerenhuisvesting. Gezinnen willen we vasthouden aan de stad, door geschikte woningen te bouwen in het 'groenstedelijk segment' (onder meer Meerstad) en in het 'centrumstedelijke segment' (grondgebonden woningen, onder andere door projecten uit de campagne Intense laagbouw te ontwikkelen. Ouderen willen we verleide naar meer geschikte woningen te verhuizen, waar ze lang zelfstandig kunnen wonen.

Jaarlijks

Elk jaar stellen we ons Meerjarenprogramma bij. Op basis van actuele ontwikkelingen, nieuwe beleidsthema's en concrete realisatie van projecten en beleid, bepalen we of we de doelstellingen in ons Meerjarenprogramma moeten bijstellen.

Dit besluit is bekendgemaakt door plaatsing in het Gemeenteblad met het nummer en treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Dit besluit ligt vandaag voor iedereen ter inzage en is kosteloos verkrijgbaar bij het gemeentelijk informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefecten Hof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag tot en met vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00-20.00 uur. De genoemde Structuurvisie is ook in te zien aan de Gedempte Zuiderdiep 98 te Groningen. De Structuurvisie Kwaliteit van Wonen 2010-2020 én het uitvoeringsprogramma is tevens te vinden op internet via de website <http://gemeente.groningen.nl/wonen-en-leven/wonen>.

Groningen, 2011

Ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Ruimte en Wonen 06 juli 2011

Collegebrieven

26 mei 2011	Bestedingsvoorstel budget monumenten 2011
26 mei 2011	Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied
26 mei 2011	Afhandeling moties voorjaarsdebat 2010 en begrotingsbehandeling 2011
06 juni 2011	Foutieve ligging kabels en leidingen Westpoort
06 juni 2011	Ontwerpbestemmingsplannen Grote Markt Oostzijde
06 juni 2011	Beleidsregels bouwhinder
07 juni 2011	Masterplan Zernike
14 juni 2011	Vrije Baptistengemeente Friesestraatweg
14 juni 2011	Ontwerp-bestemmingsplan Cortingborg
14 juni 2011	Ontwerp-bestemmingsplan Oosterhoogebrug
16 juni 2011	Vertrouwelijke collegebrief Grote Markt oostzijde
16 juni 2011	Sleutelprojectenrapportage jan-apr 2011 (alleen de R&W onderwerpen)
16 juni 2011	Herinrichting H. de Vriesplantsoen

voorstel: voor kennisgeving aannemen

R&W verslag 20110608

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING RUIMTE EN WONEN

Datum: 8 juni 2011
Plaats: nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.00 uur

Aanwezig: mevrouw A. Postma (voorzitter, GroenLinks), de dames E. van Lente (PvdA), L.I. van der Vegt (GroenLinks), A. Kuik (CDA), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), K. de Wrede (Partij voor de Dieren), de heren R.O. Martens (PvdA), R. van der Schaaf (PvdA), M.D. Blom (VVD), A.C.L. Rutte (VVD), W.B. Leemhuis (GroenLinks), G.J.D. Offerman (Stadspartij) *t.v.v. R.P. Prummel*, B. Copinga (Stadspartij), E. Eikenaar (SP), H.J.M. Akkermans (D66), J. de Rooij (Student en Stad) *t.v.v. mevrouw R.J.A.M. Krüders*

Namens de griffie: mevrouw M. Wechgelaer (commissiegriffier)

Namens het college: de heer F. de Vries (PvdA)

Insprekers: mevrouw A. Harder (inwoner Hoogkerk), de heren Glastra (namens een aantal bewoners uit de Rivierenbuurt), H. Hazekamp (inwoner Hoogkerk), Hoving (namens buurtvereniging Rivierenbuurt), W. Olde Kalter (namens woonschepenhaven en een aantal bedrijven op Driebond)

Afwezig m.k.: mevrouw R.J.A.M. Krüders (Student en Stad), de heren R.P. Prummel (Stadspartij) en T. Schroor (wethouder),

Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 16.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
- Meldt dat mevrouw Van Gijlswijk (SP) zich wegens drukte heeft teruggetrokken als commissielid.
- Wijst op een vertrouwelijke vergadering over Meerstad op maandag 20 juni 2011 van 18.00 uur tot 20.00 uur en mogelijk een gezamenlijke bijeenkomst over Meerstad op 28 juni 2011.

A.2. Vaststelling agenda

- Op verzoek van vijf fracties wordt agendapunt A.4.b in de volgende commissie als discussiestuk geagendeerd.

De agenda wordt conform deze wijziging vastgesteld.

A.3. LTA en lijst van moties en toezeggingen

Wethouder De Vries:

- Stelt voor in september of oktober 2011 de toekomst van de woonschepenhaven in een discussie te verkennen.

Beide lijsten worden conform deze wijziging vastgesteld.

A.4. Conformstukken

A.4.a. Vaststelling bestemmingsplan Bedrijventerrein Driebond (raadsvoorstel 10 mei 2011)

Dhr. Olde Kalter (inspreker namens woonschepenhaven en aantal bedrijven Driebond):

- Vindt het plan rammelen. Er zou eerst één bedrijfswoning komen, nu twee. Over de zonering is niet gesproken bij de aanbieding.
- Ziet belemmeringen voor bedrijfsvoering op langere termijn door benamingen.

R&W verslag 20110608

- Begrijpt de ongegrondverklaring van de zienswijze niet. Het is een opiniestuk dat niet hoeft te motiveren.
- Verzoekt de commissie het plan aan te houden en nogmaals te bestuderen.

Mw. Kuik (CDA):

- Kan weinig met de bezwaren en de zienswijze, waarin onduidelijk blijft wat uitvoeringstechnisch niet zou deugen.

Wethouder De Vries:

- Leest de zienswijze voor het eerst en noemt de gemeentelijke beantwoording tamelijk volledig. De zienswijze omvat niet veel.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 22 juni 2011.

A.4.b. Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012 (raadsvoorstel 18 mei 2011)

Doorgeschoven als discussiestuk naar de volgende commissievergadering.

A.5. Rondvraag

Dhr. Olde Kalter (inspreker namens woonschepenhaven en aantal bedrijven Driebond):

- Stelt dat de gemeente de afspraken zo traag uitvoert, dat het onmogelijk is mee te denken over het opknappen van de haven.
- Noemt de afhandeling van de bezwaren van Kuil Banden en andere ondernemers uit Engelbert over het verkeer onbevredigend.
- Verzoekt de commissie dit punt te agenderen. De commissie kent uitspraken van de Raad van State niet die het college zouden verplichten een besluit te nemen.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Behandelt graag het stuk van de Erfgoedinspectie in de commissie.
- Dient binnenkort een notitie Bestemmingsplannen en burgerparticipatie in.
- Stelt voor restauratie van de negentiende-eeuwse Glaudepanden te onderzoeken.

Mw. Van der Vegt (GroenLinks):

- Vraagt of de goedkope oplossing niet-uitgeefbare kavels in Westpoort te laten liggen, later kan leiden tot een gerechtelijke procedure of een zwakkere gemeentelijke positie.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Dankt het college voor de antwoorden over het bedrijventerrein Kranenburg, maar blijft zich verbazen en wil het punt graag agenderen voor de volgende commissie.

Dhr. Akkermans (D66):

- Combineert graag de toegezegde bespreking van de woonschepenhaven na de zomer met informatie-uitwisseling met de inspreker.

Wethouder De Vries:

- Werkt aan een reactie op het rapport van de Erfgoedinspectie. Discussie is prima.
- Zegt toe de eerdere besluitvorming over de Glaudepanden op een rij te zetten. Restauratie kan gezien de staat van de panden fors in de papieren lopen.
- Wil juist met deze oplossing een juridische procedure rond Westpoort voorkomen. Het college zal hier schriftelijk nader op ingaan.
- Kijkt graag naar nadere informatie van de ChristenUnie over Kranenburg.
- Stelt dat de handhaving tegen gebouwen zonder vergunning rond de woonschepenhaven niet stilstaat tijdens het onderzoek naar de toekomst.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Uitwerkingsplan Plutolaan (collegebrief 18 maart 2011)

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Neemt een algemene en zorgwekkende trend van ontgroening in de stad waar.

R&W verslag 20110608

- Vraagt of de wijkraad Paddepoel in kon stemmen, ondanks hun zorgen over groen.
- Ziet dit als een voorbeeld van projecten waarbij op zich herplant wordt, maar toch beetje bij beetje wat groen uit de stad verdwijnt. Andere voorbeelden zijn binnengroen aan de Paterswoldseweg, een kantoor in een tuin aan de Hofstraat en de sanering van riolering in de Bloemenbuurt.
- Ziet weinig in compensatie door tuintjes aan de Plutolaan. Een andere mode is namelijk onderhoudsvrije stenen pleintjes.
- Wijst op het belang van groen voor de leefomgeving van dieren, het grondwaterpeil, fundering van huizen, stadsklimaat (tot wel 5°C koeler), luchtzuivering en gezondheid en welzijn van mensen. Groen werkt positief voor vestigingsklimaat en huizenprijzen.
- Ziet oplossingen in subsidiëring van vegetatiedaken en -gevels en het initiatiefvoorstel Ecologisch bouwen, waarbij projectontwikkelaars 0,5% voor diervriendelijke maatregelen wordt gevraagd. Het loket Bouwen en Wonen zou bouwplannen kunnen keuren op ecologische vriendelijkheid.
- Overlegt graag met andere fracties hoe een vuist te maken tegen ontgroening.

Dhr. Eikenaar (SP):

- Mist in het betoog fundamentele keuzes. Er is al veel beleid in de stad, zoals herplanting.
- Stelt dat niet bouwen in de stad een fundamentele keuze zou zijn. Enkel is alleen de Stadspartij het niet eens met het compactestadbeleid, dat de groene omgeving spaart.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is benieuwd naar het initiatiefvoorstel.
- Steunt het huidige beleid van herplant, waardoor ontwikkelingen ook mogelijk blijven.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Stelt dat de SP de doelstellingen van de Stadspartij niet begrijpt.
- Komt in de notitie Bestemmingsplannen en burgerparticipatie met voorbeelden van ontgroening aan de Oosterweg en de Hofstraat.

Mw. Van der Vegt (GroenLinks):

- Deelt de zorg dat ondanks de afspraken over groencompensatie groen toch ongemerkt lijkt terug te lopen in kwantiteit en kwaliteit. Zo wordt groen bij de Bessemoerstrook en de Trefkoel herplant in een strook die al groen was.
- Onderschrijft het belang van groen en verwacht dat het college de afspraken over compensatie volledig na zal komen.

Dhr. Martens (PvdA):

- Wil kijken hoe vooral verticaal groen als oplossing kan dienen. Is voor vergroening van gemeentelijke belastingen en ozb-korting bij groene daken.
- Ziet gemeentelijke diensten graag het goede voorbeeld geven met groene voorgevels.
- Denkt in de richting van leuke initiatieven als de fruitbomen uit Eetbare Stad.

Dhr. Akkermans (D66):

- Staat open voor initiatieven en sluit zich aan bij de bijdrage van de SP.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Is tegen rigoureuze ontgroening, maar sluit zich aan bij SP en ChristenUnie wat betreft het huidige goede compensatiebeleid.
- Denkt graag mee over een eventueel initiatiefvoorstel.

Mw. Kuik (CDA):

- Sluit zich aan bij eerdere sprekers en ziet het initiatiefvoorstel tegemoet.

Dhr. Blom (VVD):

- Sluit zich aan bij de bijdrage van de SP, de gemeente is al goed bezig.

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

R&W verslag 20110608

- Dankt de fracties voor het meedenken. Het gaat niet om een fundamentele beleidswijziging, maar om de ongemerkte ontgroening te stoppen.

Wethouder De Vries:

- Wil graag fundamenteel en conceptueel doordenken met de Partij voor de Dieren over het thema groen in de compacte stad vanuit stedenbouwkundig oogpunt.
- Denkt naast herplant ook aan het compactere verticaal groen.
- Ziet graag op termijn een groene stad met bijvoorbeeld het stempel Ecopolis.

Wethouder De Vries en Partij voor de Dieren zullen overleggen over het initiatiefvoorstel.

B.2. Vaststelling bestemmingsplan Hoogkerk-Gravenburg (raadsvoorstel 19 mei 2011)

Dhr. Hazekamp (inspreker op persoonlijke titel):

- Wijst erop dat Hoogkerk mede is ontstaan door de Suiker Unie en er veel aan te danken heeft.
- Pleit ervoor de vijfde silo toe te staan vanwege het economische belang. Er zijn nauwelijks nadelige gevolgen en op een ander terrein zijn deze bouwhoogtes niet toegestaan.

Mw. Harder (inspreker op persoonlijke titel):

- Vindt de uitbreiding van zware industrie in het centrum van Hoogkerk onbegrijpelijk.
- Stelt dat de zesde silo wel is aangevochten in een bezwaarschrift van ruim twintig omwonenden. De bouwperiode van twintig maanden en de silo zelf zullen voor veel overlast zorgen.
- Bepleit het alternatief Westpoort met ruimte, een gunstige ligging ten opzichte van de A7 en woningen, goede bereikbaarheid, goedkopere en betere grond, minder overlast, minder ontgroening, geen sloop en geen potentiële schade aan woningen.
- Verzoekt de commissie af te zien van het verruimen van de bouwgrens voor de Suiker Unie in Hoogkerk.

Dhr. Rutte (VVD):

- Stelt dat een nieuwe aanvraag voor zware industrie in een centrum nu nooit meer gehonoreerd zou worden. De fabriek verplaatsen is echter geen optie.
- Hoort graag van de wethouder of silo's op Westpoort echt niet kunnen, dit lijkt een wenselijker alternatief. Kan het niet, dan steunt de VVD de huidige plannen.

Dhr. Eikenaar (SP):

- Sluit zich aan bij de bijdrage van de VVD.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Ziet silo's op Westpoort als *landmarks* die passen bij de bedrijvige entree van de stad vanaf de A7. Hoort graag of het echt niet kan, al dan niet met kabelbaan.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Leest dat bewoners niet procedureel benadeeld zouden zijn. Is de bouwplanprocedure nu wel of niet goed gegaan?
- Steunt de lijn van het college vooralsnog. Extra silo's op de huidige plek maken minder uit dan op Westpoort. En waarom klagen de overburen niet? Verplaatsing naar de Eemshaven is verkeerstechnisch onwenselijk.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Staat achter het voorstel, het belang van de Suiker Unie is doorslaggevend.
- Stelt vertrouwen in de planschadecommissie wat betreft de positie van omwonenden.

Mw. Kuik (CDA):

- Weegt het grotere economische belang zwaarder.
- Vindt met het college dat de procedure niet de schoonheidsprijs verdient.
- Vraagt of het echt niet in Westpoort kan, ook al lijkt dit weinig realistisch.

R&W verslag 20110608

Mw. Van der Vegt (GroenLinks):

- Begrijpt de keus voor het economisch belang en onderschrijft de argumenten voor deze locatie, ook in verband met vervoersbewegingen.
- Stelt vertrouwen in de planschadecommissie.
- Roept op overlast zoveel mogelijk te beperken.
- Constateert verschillen in bouwgrenzen. Dat is niet de bedoeling van actualisatie.
- Ziet de externe veiligheidsstudie graag genoemd in het raadsvoorstel en geeft in overweging een informatieavond over veiligheid te houden voor bewoners.

Dhr. Akkermans (D66):

- Sluit zich aan bij de bijdrage van de ChristenUnie.

Dhr. Martens (PvdA):

- Weegt het belang van de Suiker Unie zwaarder dan het directe belang van omwonenden.

Wethouder De Vries:

- Verklaart de verschillen met het oude bestemmingsplan uit het verdwijnen van de artikel 19-procedure. De mogelijkheden voor bewoners zijn nu wat ruimer.
- Probeerde het niet informeren van bewoners te corrigeren door een herziening van het bestemmingsplan te doen, zodat zij hun oordeel alsnog konden geven.
- Onderschrijft dat de locatie nu niet meer gekozen zou worden. De bestaande situatie is wel het uitgangspunt voor het bestemmingsplanregime.
- Stelt dat de Suiker Unie voor de zesde silo direct bouwrecht heeft.
- Concentreert de silo's liever dan een deel op Westpoort te vestigen. Daar zijn ook bedrijven en bewoners, het huidige bestemmingsplan staat de bouwhoogtes niet toe en de extra zware verkeersbewegingen zijn onwenselijk.
- Kan zich bezwaren voorstellen, maar kiest toch voor de belangen van de suikerindustrie in Groningen. Deze herziening maakt dat juridisch mogelijk. Helaas was gebruik van de oude silo's in Groningen niet toegestaan.

Op verzoek van de VVD-fractie wordt het raadsvoorstel als éénminuutinterventie geagendeerd voor de raad van 22 juni 2011.

B.3. Opiniërende discussie Stationsgebied (collegebrief 28 april 2011)

Dhr. Hoving (namens buurtvereniging Rivierenbuurt):

- Is enigszins gerustgesteld door een gesprek met de wethouder. De term bestuurlijk voorkeursalternatief bleek minder lading te hebben dan bij de Zuidelijke Ringweg.
- Ziet graag de grote ingreep aan Hereweg, Viaductstraat, Rabenhauptstraat en Vechtstraat opgenomen als onderdeel van de planvorming.
- Pleit voor een integraal vervoersplan met Zuidelijke Ringweg, tram en stationsgebied.
- Pleit voor een driedimensionale stedenbouwkundige invalshoek met aandacht voor een park in plaats van restruimte groen, de passerelle over het station en een autobaan op hoogte, waardoor de Rivierenbuurt een goede verbinding heeft met het Stadspark en de Grunobuurt.

Dhr. Glastra (inspreker namens een aantal bewoners van de Rivierenbuurt):

- Vindt het idioot om alle bewegingen van taxi's, fietsen en bussen naar achter het station te verplaatsen, waar een paar duizend mensen wonen.
- Pleit voor een verdiept spoor onder de Hereweg en het Hoornsediep door tot aan de Paterswoldseweg. Dit bevordert doorstroming en verkeersveiligheid.
- Wil af van de concentratie op het hoofdstation en ziet liever meer spreiding over station Europapark en station Noord.

R&W verslag 20110608

Dhr. Akkermans (D66):

- Ziet het als een uitdaging om aan de langetermijntoekomst van de stad te werken.
- Pleit voor een mooi stationsplein met allure en een goede verbinding van de noord- en zuidkant van het station.
- Vindt reizigerslogistiek en makkelijk overstappen een belangrijk uitgangspunt.
- Gaat mee met het compromis met de Emmavariant, al is de reizigerslogistiek niet optimaal. Krijgt ontwikkeling van de zuidkant voldoende impuls in deze variant?
- Roept het college op burgerparticipatie optimaal en integraal vorm te geven, waarbij de perspectieven van stad en wijk goed samenkomen.
- Vraagt bij elke variant de consequenties voor de andere omliggende gebieden te verduidelijken.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Betreurt het ontbreken van feitelijke onderbouwing van voor- en nadelen om een afweging te kunnen maken. Hoe is de score bepaald? Waarom vindt het college de Emmaboulevard de beste oplossing?
- Hoort graag of het college bezig is met een integrale aanpak van ontwikkelingen in het gebied, want daar lijkt het nog niet op.
- Heeft begrip voor het argument van bewoners dat een hoog Emmaviaduct hun wijk beter ontsluit.
- Vindt een knip in de Stationsweg geen goede oplossing. De stad is nu via de cirkel van de Diepenring bereikbaar voor autoverkeer.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Pleit voor een nieuw integraal vervoersbeleid met een totale herijking voor stad en Ommeland, op basis van reële en controleerbare gegevens. Nu is het een puinhoop.
- Pleit voor een verdiepte Stationsweg en tegen de knip, die investeringen in de verbindingsskanaalzone tenietdoet. Het Stationsplein is geen verblijfs- maar een verkeersgebied.

Dhr. Eikenaar (SP):

- Ziet het station wel als een verblijfsgebied en staat achter het voorkeursalternatief met bereikbaarheid en goede aansluiting op de rest van de omgeving.
- Bekruipt het gevoel dat de visie de financiële mogelijkheden van de gemeente overschrijdt, ook gezien de vele grote lopende projecten. Is de grote inzet van ambtelijke capaciteit gerechtvaardigd? Ontstaat er een *point of no return*?

Dhr. Rutte (VVD):

- Sluit aan bij de bijdrage van de ChristenUnie. Het voorliggende stuk helpt niet bij de opinievorming. Pleit voor begrijpelijke stukken die beeldvorming mogelijk maken.
- Verzet zich tegen de knip in de Stationsweg en komt met een opiniërend stuk. Er moet expliciet over een eventuele knip besloten worden. Groot nadeel zijn extra vervoersbewegingen in lussen door de stad.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Onderschrijft dat de afweging van argumenten voor de Emmaboulevard moeilijk te maken is op basis van dit uitvoerige rapport. Blijft met vragen en twijfels zitten.
- Noemt als belangrijke aandachtspunten het wegnemen van de barrièrewerking tussen noord en zuid, meer fietsenstallingen, groenstructuur, uitstraling, de monumentale waarde van het station en goed overstappen en goede routes naar de binnenstad.
- Vindt het vooral voor de Rivierenbuurt van belang dat er heldere planvorming met goede participatie komt.

Mw. Kuik (CDA):

- Sluit zich aan bij de problematische weging en het ontbreken van een integrale visie.

R&W verslag 20110608

- Is niet overtuigd van de knip en ontvangt graag verkeerskundige argumenten en uitleg.
- Pleit voor buurtbetrokkenheid, al is het lastig concreet te zijn over de lange termijn.

Dhr. Van der Schaaf (PvdA):

- Lijkt het goed dat het college kansen en bedreigingen voor de buurt integraal in kaart brengt, gezien de vele verkeersontwikkelingen.
- Stelt dat de ontwikkelvisie belemmeringen voor toekomstige ontwikkelingen moet wegnemen. Het is te vroeg voor concrete invulling van wonen, werken en winkels.
- Vraagt het college expliciet te wijzen op eventuele onomkeerbare besluiten.
- Kan zich vinden in het voorkeursalternatief en de kritiek daarop. Ziet graag meer integraliteit en het denken vanuit driedimensionaal stedenbouwkundig oogpunt.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Wordt graag duidelijker in de afwegingen meegenomen.
- Behoudt graag een directe fietsverbinding, bijvoorbeeld via een tunnel.
- Heeft bezwaar tegen de minder goede overstapmogelijkheden. Is dat te verbeteren?

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Sluit zich aan bij de bijdrage van GroenLinks.
- Pleit voor het inpassen van dit onderwerp in een totaalvisie op verkeer en vervoer.

Wethouder De Vries:

- Wijst erop dat de doorkijk naar 2020 wat betreft de tram eerder aan de orde kan zijn.
- Creëert graag overkoepelende randvoorwaarden voor de langere termijn, juist om geen geld over de balk te gooien en integraal op ontwikkelingen in te spelen. Deze visie is geen onomkeerbaar plan.
- Weet dat het stationsgebied hoe dan ook gaat veranderen door toename in vervoersstromen. Anticipeert niet alleen op de mogelijke landing van de tram bij perron 1, maar ook op het doortrekken van het spoor van Leeuwarden naar Assen.
- Stelt dat de knip in de variant Werkmanplein wel voorkomt. Bij de Emmaboulevard gaat het om het verkeersluw maken van de Stationsweg. De variant Stationssingel leidt meer tot een autoboulevard.
- Verwijst naar de collegebrief van 10 maart 2011. Daarin staat dat de schuine traverse wel voor overstappen en de interwijkverbinding is, maar niet voor de fiets. Ook wordt het Stationsplein een verblijfsgebied.
- Zegt toe de teksten te verhelderen en een bijeenkomst met de opstellers te organiseren om uitleg en vragen mogelijk te maken.
- Sprak met de Rivierenbuurt af Stadsdeelcoördinatie een wijkvisie te laten ontwikkelen met oog voor de Zuidelijke Ringweg en het Stationsgebied. Ook wordt een gesprek met de rijksbouwmeester infrastructuur georganiseerd over de samenhang tussen deze vraagstukken.
- Noemt plannen over verdieping van spoor of Stationsweg financieel onhaalbaar.
- Stelt dat de toetsingscriteria genoemd door GroenLinks allemaal zijn gebruikt.
- Hoort graag van alle fracties binnenkort een opvatting over de varianten, opdat het college met een meer uitgewerkt voorstel kan komen.

Het college organiseert een verduidelijkende bijeenkomst over de varianten en komt in juli 2011 met een meer definitief raadsvoorstel.

B.4. Schriftelijke vragen en antwoorden Oosterhamrikzone

Mw. Van Lente (PvdA):

- Hamert op het belang van een duidelijke visie en betrokkenheid van bewoners en ondernemers.

R&W verslag 20110608

- Vraagt zich af wat overblijft van het doel uit 'Radiaal wakker gekust' om buurten met elkaar te verbinden. Ziet graag een verkeersstromenonderzoek tegemoet. Geeft de voorkeur aan het Vinkenstraatramtracé, wellicht pakt het toch goedkoper uit.
- Ziet het als een verantwoordelijkheid duidelijkheid en zekerheid te bieden aan bewoners en ondernemers. Kan één aanspreekpunt helpen? Het wordt tijd plannen echt uit te gaan voeren, zodat het wenkend perspectief bewaarheid wordt.
- Is voor behoud van de ecologische verbindingen.

Dhr. Rutte (VVD):

- Noemt het een novum blogs te agenderen.
- Vindt de problemen wat opgeklopt en gaat ervan uit dat afspraken staan.
- Is voor het Vinkenstraatramtracé, dat met een minder zwaar vervoersmiddel dan de RegioTram overigens beter haalbaar is.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Acht de compacte stad en het Vinkenstraatramtracé niet betaalbaar.

Dhr. Akkermans (D66):

- Stelt dat bewoners bij uitstek de integraliteit van hun buurt zien. De overlegstructuur moet hierop aansluiten. D66 heeft een checklist burgerparticipatie ontwikkeld.
- Noemt de Stadspartij de Tegenpartij.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Juicht afstemming en het opstellen van een duidelijke visie toe.

Mw. Kuik (CDA):

- Heeft altijd gepleit voor het meenemen van betrokkenen.
- Vindt de schriftelijke beantwoording van het college helder.

Wethouder De Vries:

- Begrijpt dat het lastig te volgen is voor bewoners, gezien de vele ontwikkelingen die ook veranderen. Zo is een andere keus voor het tramtracé gemaakt en vertraagde de start van bouwontwikkelingen.
- Voelt het als zijn verantwoordelijkheid de kink in de kabel met bewoners te herstellen en last hiervoor een adempauze in het proces in.
- Verwacht voor de zomer het verkeersstromenonderzoek.
- Stelt dat het voorlopig ontwerp van tramlijn 2 met varianten in de commissie Beheer en Verkeer aan de orde zal komen.

C. HUISHOUDELIJK DEEL

C.1. Ingekomen stukken

Mw. De Wrede (Partij voor de Dieren):

- Concludeert uit de brief van de heer Sipkema dat Lefier zich beraadt over het opknappen van het kermisexploitatie terrein Helper Westsingel.
- Vraagt een harde toezegging dat er uiterlijk in september 2011 een raadsvoorstel voor het opknappen komt, met of zonder Lefier.

Wethouder De Vries:

- Zegt toe de commissie te informeren over de stand van zaken, inclusief de positie van Lefier.
- Wijst erop dat de gemeente herstructurering meestal niet alleen aanpakt.

C.2. Vaststelling verslagen d.d. 11 mei 2011

De twee verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.