

Voorlopige agenda van de commissie Ruimte en Wonen van 12 juni 2013

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

Datum: woensdag 12 juni 2013
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mevr. A. Postma
Griffier: mevr. A. Weiland t.(050) 367 7678

Opening

[Bijlage - Uitnodigingsbrief R&W 12 juni 2013](#) (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Conformstukken

- a. Actualisatie verordening starterslening
Raadsvoorstel 23-05-2013)
[Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening](#) (pdf)
- b. Nacalculatie revitalisering Prefectenhof
Raadsvoorstel 23-5-2013)
[Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof](#) (pdf)

B Inhoudelijk deel

B1. Bouwoffensief Groningen

(Collegebrief 27-5-2013)

[Collegebrief - Bouwoffensief Groningen](#) (pdf)

B2. Wijkontwikkeling Selwerd

(Raadsvoorstel 30-5-2013)

[Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd \(juni 2013\)](#) (pdf)

B3. Monitor Jongerenhuisvesting

(Collegebrief 19-4-2013)

[Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting](#) (pdf)

commissie Ruimte en Wonen - woensdag 12 juni 2013

Collegebrief - GEHEIMHOUDING ex art. 25 Gemeentewet tot aan 12 juni 2013
(pdf)

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan (pdf)

Bijlage - Bestemmingsplan woningsplitsing - kaartpdf (pdf)

- B4. Ontwikkelstrategie Stationsgebied**
(Raadsvoorstel 23-5-2013)

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied (pdf)

Collegebrief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied
(pdf)

- B5. Sluiting**

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.

Bijlage - Uitnodigingsbrief R&W 12 juni 2013

Raadscommissie Ruimte en Wonen
Telefoon 050-367 7678
Annemarieke.weiland@ groningen.nl

Onderwerp Uitnodiging vergadering raadscommissie Ruimte en Wonen d.d. 12 juni 2013

Datum 31 mei 2013 bijlage(n) div.

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, mevrouw A. Postma, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen op woensdag **12 juni 2013 van 16.30 tot 19.00 uur in de oude raadzaal.**

A3 Conform stukken

- a. Actualisatie verordening starterslening
(Raadsvoorstel 23-05-2013)

- b. Nacalculatie revitalisering Prefectenhof
(Raadsvoorstel 23-5-2013)

Discussiestukken

B1. Bouwoffensief Groningen
(Collegebrief 27-5-2013)

B2. Wijkontwikkeling Selwerd
(Raadsvoorstel 30-5-2013)

B3. Monitor Jongerenhuisvesting
(Collegebrief 19-4-2013)

Bij dit agendapunt zal tevens de collegebrief met het besluit n.a.v. ingekomen stuk 15 van de raadsice. vergadering van 14 mei 2013 worden geagendeerd.
Dit ontvangt u van mij via de mail volgende week vrijdag 7 juni a.s.
Er ligt geheimhouding op tot aan de vergadering op 12 juni a.s.
Dan kan er in de openbaarheid over worden besproken.

B4. Ontwikkelstrategie Stationsgebied
(Raadsvoorstel 23-5-2013)

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Annemarieke Weiland,
commissiegriffier Ruimte en Wonen

Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

Raadsvoorstel **GEWIJZIGD RAADSVOORSTEL**



Datum raadsvergadering	26 juni 2013	Registratienr.	RO 13.3651042
Raadscommissie	R&W	Datum B&W besluit	21 mei 2013
Datum raadscommissie	11.06.2013	Portefeuillehouder	Van der Schaaf
Bijlagen	verordening, nadere regels.	Steller	Bert van der Noord
		Telefoon	367 8190
		E-mail	bernoo1r@groningen.nl

Onderwerp

Actualisatie verordening starterslening.

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de Verordening Starterslening 2013 vast te stellen onder gelijktijdige intrekking van de Verordening Stimuleringsfonds Startersleningen vastgesteld op 28 maart 2007 en bijbehorende latere wijzigingen;
- II. het besluit onder I. bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeentebled;
- III. de verordening op de dag na bekendmaking in werking te laten treden.



Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

2

(Publieks-)samenvatting

Het college stelt voor de verordening voor startersleningen te actualiseren. Sinds 2007 stelt Groningen startersleningen beschikbaar via het Stimuleringsfonds (SVn). Een aantal financiële bepalingen die als bijlage onderdeel uitmaken van deze verordening zijn verouderd. Door de huidige modelverordening van het SVn als basis te nemen worden de actuele bepalingen van kracht.

Het betreft dus een technische aanpassing waarbij de vastgestelde beleidsregels wat betreft doelgroep, marktsegment en hoogte van de lening, niet veranderen.

Inleiding

De gemeente Groningen stelt sinds 2007 startersleningen beschikbaar via het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten (SVn). Met het ter beschikking gestelde budget in de fondsrekening verzorgt de SVn het verstrekken van leningen. De financiële bepalingen die voor deze bancaire activiteit gelden zijn vooral de afgelopen periode onderhevig aan veranderingen in de regels voor kredietverlening. Een aantal van deze bepalingen die als "uitvoeringsregels" onderdeel zijn van onze huidige verordening zijn verouderd. Dit werd duidelijk naar aanleiding van een draagkracht hertoets voor het vervolg van een lening uit 2009. Omdat de voorwaarden voor leningen zijn aangescherpt werd de afbetaling (maandlast) hoger vastgesteld dan volgens onze verordening kan worden gevraagd. Om dergelijke misverstanden te voorkomen is het noodzakelijk dat onze verordening wordt gecorrigeerd.

We stellen voor de verordening te actualiseren met de huidige modelverordening van het SVn als basis.

Daarmee verdwijnen de uitvoeringsregels uit de verordening en komt er een verwijzing naar de actuele documenten die gelden voor het verstrekken van leningen.

De vastgestelde beleidsregels wat betreft doelgroep, marktsegment en hoogte van de lening, veranderen niet.

Beoogd resultaat

De verordening starterslening en de financiële bepalingen die het SVn hanteert bij het vertrekken van leningen behoren met elkaar in de pas te lopen. Door van de modelverordening de voorwaarde in art. 8 over te nemen worden de bij toekenning geldende bepalingen automatisch van kracht.

De documenten die onder andere deze bepalingen bevatten zijn opgenomen in de "SVn informatiemap" die deel uitmaakt van de deelnemingsovereenkomst tussen gemeente en SVn.

De aanvrager van een lening ontvangt van het SVn bij de offerte en de leningsovereenkomst de geldende documentatie met toelichting.

Van 7 leninghouders moet vóór 1 juli 2013 de maandlast worden vastgesteld (na de eerste 3 jaar die rente- en aflossingsvrij zijn). Zij kunnen op grond van de huidige verordening aanspraak maken op een aangepaste draagkrachtoets waardoor de maandlast lager zal worden vastgesteld. Dit geldt dan voor 3 jaren waarna opnieuw de maandlast zal worden bepaald.

De betreffende leninghouders worden hierover geïnformeerd.

Kader

Met startersleningen ondersteunen we startende huishoudens op de koopmarkt en stimuleren we de doorstroming op de lokale woningmarkt. In het coalitieakkoord hebben we aangegeven het instrument startersleningen te willen vervolgen.

De vraag naar dit instrument is groot: sinds februari dit jaar zijn ruim 40 leningen aangevraagd (voor de leningen voor nieuwbouw in Meerstad zijn nog geen aanvragen ingediend). De inzet van dit instrument wordt per 1 januari 2013 extra ondersteund door een rijksbijdrage van 50% op verstrekte startersleningen via het Stimuleringsfonds (SVn). Mede hierdoor verwachten we dat het budget voor dit jaar toereikend is om de meeste aanvragen te kunnen honoreren. Om in 2014 ook startersleningen te kunnen blijven aanbieden zijn nieuwe middelen noodzakelijk.

Bij de behandeling van de herziening Grondexploitaties in uw vergadering van 30 januari jl. heeft uw raad de motie "structurele Startersleningen" aangenomen. Daarin vraagt u het college te onderzoeken of budget voor startersleningen vrijgemaakt kan worden uit grondexploitaties die inzetten op de verkoop van starterswoningen. In onze aanbiedingsbrief bij het Aanvalsplan woningbouw ontvangt u het antwoord op deze vraag.

Argumenten/afwegingen

Uitvoeringsregels.

Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

3

Bij de invoering van startersleningen is de bijbehorende verordening opgesteld volgens de toenmalige modelverordening. Om in aanmerking te komen voor de rijksbijdrage die het ministerie van VROM toen beschikbaar stelde moest aan een aantal vormvereisten worden voldaan. Zo was het noodzakelijk dat de zogenaamde "gemeentelijke uitvoeringsregels VROM starterslening" als bijlage onderdeel van de verordening werden. Deze uitvoeringsregels betreffen naast de specificaties van de startersleningen en beschrijving van de voorwaarden, vooral gedetailleerde financiële bepalingen die door het SVn worden gebruikt bij het verstrekken van leningen. Wijzigingen in deze bepalingen worden autonoom door het SVn in de uitvoeringsregels verwerkt en toegepast. Dergelijke wijzigingen kunnen bijvoorbeeld nodig zijn om in aanmerking te blijven komen voor de borging van de Nationale Hypotheek Garantie of te voldoen aan de voorwaarden van de Autoriteit Financiële Markten.

Om onze verordening actueel te laten blijven zou met de huidige koppeling bij elke verandering in de uitvoeringsregels de verordening moeten worden gewijzigd. Dit is niet efficiënt en daarom stellen wij voor het van toepassing zijn van de uitvoeringsregels (en andere documenten) te borgen op de manier zoals in de modelverordening is opgenomen.

Juridische zaken.

In de nadere regels zijn de eerder vastgestelde de maximale kosten voor het verkrijgen in eigendom (verwerfingskosten) en de maximale hoogte van de lening opgenomen. In de oude verordening had uw raad ons al de bevoegdheid gegeven om die bedragen aan te passen. Op grond van art. 9 van de verordening is het college nu bevoegd deze bedragen vast te stellen middels vaststelling van de nadere regels. Indien hier aanleiding toe is kunnen de bedragen worden aangepast zonder dat de verordening moet worden herzien. Door dit via het college te laten lopen kunnen we snel op de actualiteiten inspelen.

De bevoegdheid om deze verordening vast te stellen ontleent uw raad aan de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In overleg met het SVn worden de leninghouders geïnformeerd en de maandlasten gecorrigeerd.

Financiële consequenties

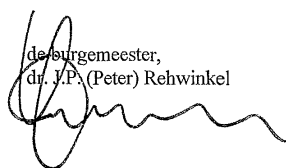
Door toepassing van de oude norm voor de draagkrachttoets daalt voor bovengenoemde leninghouders de maandlast. Hierdoor zal er een incassoverlies ontstaan van totaal circa € 30.000,-. Dit kan worden gedekt uit het saldo van de fondsrekenig.

Realisering en evaluatie

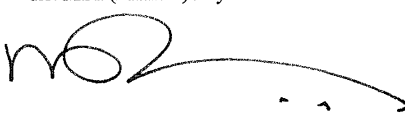
Bij vaststelling van de verordening door de raad is de actualisatie voltooid.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

- GEWIJZIGD ONTWERP – (Artikel 11 punt 2.)

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van

Gelet op de artikelen 147 en 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de Verordening Starterslening 2013

Artikel 1 Begrippen

Deze verordening verstaat onder:

- a. *Aanvrager* : de starter, die voor de eerste maal een eigen woning koopt of verkrijgt en op grond van deze verordening tot de doelgroep van de Starterslening behoort. Bij twee aanvragers ten aanzien van eenzelfde woning gelden deze gezamenlijk als aanvrager en dienen zij beide te voldoen aan de hiervoor gestelde eis niet eerder een woning te hebben gekocht of verkregen. Onder verkrijgen wordt onder meer begrepen: verkrijging door huwelijksvermogensrecht of geregistreerd partnerschap, verkrijging krachtens erfrecht, schenking, recht van gebruik en bewoning, verkrijging van een woning in economische zin of anderszins;
- b. *College* : het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen;
- c. *Gemeenterekening Starterslening*: een fondsrekening waaruit de gemeente, op grond van haar deelnemingsovereenkomst met SVn, Startersleningen kan toekennen en waarin de rente en de aflossingen over deze leningen kunnen worden teruggestort;
- d. *Starterslening* : een lening die, na toekenning door het college, door SVn kan worden verstrekt aan aanvrager ten behoeve van de financiering van zijn eigen woning;
- e. *NHG* : Nationale Hypotheek Garantie, de publicitaire naam van de door Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen, gevestigd te 's Gravenhage, verstrekte borgtocht;
- f. *SVn* : stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten, gevestigd te Hoevelaken.

Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

2

Artikel 2 Toepassingsbereik

1. De gemeente Groningen heeft een Gemeenterekening Starterslening ingericht waaruit aan aanvrager, die blijkens zijn aanvraag voldoet aan de hierna in lid 2 gestelde voorwaarden, een Starterslening kan worden toegekend. De Gemeenterekening Starterslening is ondergebracht bij SVn.
2. Deze verordening is uitsluitend van toepassing op lening aanvragen:
 - a. van verblijfsgerechtigde natuurlijke personen die voor het eerst een woning kopen;
 - b. voor woningen in de gemeente Groningen.
3. Het college bepaalt de maximale hoogte van de verwervingskosten en kan nadere beperkingen opleggen voor toepassingsgebieden en categorieën van woningen.
4. De aanvrager moet de woning waarvoor een Starterslening wordt verstrekt zelf gaan bewonen.

Artikel 3 Budget

1. De raad van de gemeente Groningen stelt aanvullende budgetten vast die beschikbaar komen voor het toekennen van Startersleningen.
2. Uit de Gemeenterekening Starterslening kunnen slechts leningen worden toegewezen tot maximaal het door het college vast te stellen toekenningsplafond.
3. Aanvragen die in verband met het tweede lid niet kunnen worden toegekend worden door het college afgewezen.

Artikel 4 Deelnemingsovereenkomst

De bepalingen uit de deelnemingsovereenkomst tussen de gemeente Groningen en SVn zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 5 Bevoegdheid college

1. Het college kan een Starterslening toekennen.
2. Het college stelt de hoogte van de Starterslening vast met dien verstande dat de hoogte van de Starterslening maximaal 20% bedraagt van de verwervingskosten tot een bij de nadere regels bepaald maximumbedrag. De totale verwervingskosten kunnen niet meer bedragen dan het maximale bedrag volgens de, op het moment van offreren van de Starterslening, geldende actuele NHG normen.
3. De Starterslening kan niet worden verstrekt indien Koopsubsidie volgens de Wet Bevordering Eigenwoningbezit (BEW) is toegekend.
4. Het college kan zo nodig op advies van SVn een aanvraag Starterslening afwijzen in geval er sprake is van stapeling met andere koopinstrumenten, (rente)kortings- of financiële regelingen, die strijdig zijn met de Starterslening en/of de belangen aantasten van aanvrager, NHG of eerste geldverstrekker.
5. Zowel de eerste hypotheek als de Starterslening moeten worden verstrekt met NHG.
6. Het college kan aan de toekenning van Startersleningen nadere voorschriften verbinden.

Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

3

Artikel 6 Procedure aanvraag en toekenning

1. Een aanvrager die op grond van artikel 2 binnen het toepassingsbereik van de Starterslening valt kan een SVn-aanvraagformulier Starterslening verkrijgen.
2. De verdere afhandeling en besluitvorming vindt plaats in overeenstemming met de in artikel 8 bedoelde Procedures en Gemeentelijke Uitvoeringsregels Starterslening (met inbegrip van de nadere toelichting van uitvoeringsaspecten Starterslening).
3. Het college deelt de beslissing middels een toewijzing- of afwijzingsbesluit schriftelijk mee aan de aanvrager.

Artikel 7 Afwijzen aanvraag/intrekken toewijzing

1. Het college wijst een aanvraag af of trekt een toewijzingsbesluit Starterslening in indien:
 - a. het budget niet toereikend is om de aanvraag te honoreren;
 - b. er niet is voldaan aan de bij of krachtens deze verordening gestelde voorschriften en bepalingen;
 - c. de Starterslening is toegekend of vastgesteld op grond van onjuiste gegevens verstrekt door aanvrager;
 - d. de koopovereenkomst van de betreffende eigen woning wordt ontbonden.
2. Bij de intrekking vordert het college de contante waarde van het al genoten en/of toekomstige rentevoordeel geheel of gedeeltelijk terug, eventueel met de mogelijkheid van beslaglegging.
3. Indien bij overtreding van de bepalingen in deze verordening de aanvrager verschoonbaar is kan het college besluiten de bovengenoemde sancties geheel of gedeeltelijk achterwege te laten.

Artikel 8 Voorwaarden SVn

Op een Starterslening zijn van toepassing: 'Algemene bepalingen voor geldleningen', 'Productspecificaties Starterslening', 'Procedures en Gemeentelijke Uitvoeringsregels Starterslening', 'Productspecificaties Bouwkrediet' en 'Toelichting op een SVn Financieringsplan (Starterslening)', zoals die op het moment van toekenning zijn opgenomen in de dan geldende SVn Informatieplan, die deel uitmaakt van de Deelnemingsovereenkomst tussen gemeente Groningen en SVn.

Artikel 9 Nadere regels

Het college kan voor de uitvoering van deze verordening nadere regels vaststellen.

Artikel 10 Hardheidsclausule

Het college kan artikel 2 lid 2 buiten toepassing laten of daarvan afwijken voorzover onverkorte toepassing, gelet op het belang van de aanvrager, leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Raadsvoorstel - Actualisatie verordening starterslening

4

Artikel 11 Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.
2. Met de inwerkingtreding van de Verordening Starterslening 2013 wordt de verordening stimuleringsfonds Starterslening, **vastgesteld op 28 maart 2007** en bijbehorende latere wijzigingen, ingetrokken.

Artikel 12 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als ‘Verordening Starterslening gemeente Groningen’.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 11-04-2013

Raadscommissie

Datum raadscommissie

Bijlagen 1

Registratienr. DI 13.3638624

Datum B&W besluit 21 mei 2013

Portefeuillehouder Schroor

Steller E.M. Döling

Telefoon 7202

E-mail eltjo.doling@groninge
n.nl

Onderwerp

Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de nacalculatie van het project Revitalisering Prefectenhof vast te stellen;
- II. het project Revitalisering Prefectenhof te liquideren.

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

2

(Publieks-)samenvatting

Met de nacalculatie wordt het project Revitalisering Prefectenhof afgesloten. De revitalisering van de Prefectenhof omvat, naast het planmatig onderhoud, een grondige verbouwing en het treffen van maatregelen en voorzieningen met een hogere duurzaamheid en grotere flexibiliteit. Voor de laatstgenoemde maatregelen en voorzieningen is een bedrag van € 3.979.000,- beschikbaar.

Inleiding

Op grond van het handboek financieel beheer worden nacalculaties opgesteld als projecten voor minimaal 95% gereed zijn.

Beoogd resultaat

Het resultaat is de financiële afwikkeling van het project Revitalisering Prefectenhof.

Kader

Het kader voor dit besluit zijn de in de raad vastgestelde richtlijnen voor de nacalculatie van investeringsprojecten.

Argumenten/afwegingen

In de nacalculatie wordt verantwoording afgelegd aan de gemeenteraad over het verloop van het project.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De realisatie kwam tot stand door een goede samenwerking tussen gemeente, adviseurs, architect, aannemers en, ondanks veroorzaakte overlast, ook met de bureaus van de Prefectenhof.

Financiële consequenties

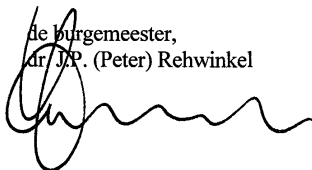
Het krediet wordt voor een bedrag van € 492,- overschreden. De structurele consequenties hiervan voor de exploitatie zijn verwaarloosbaar.

Realisering en evaluatie

De uitvoering van het project is gereed.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

BIJLAGE

Nacalculatie 2013

Project Revitalisering Prefectenhof

Dienst/afdeling : DIA/Afdeling FZ
Nacalculatie per : 31 maart 2013
Datum : 1 april 2013

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

Inhoudsopgave

- 1. Projectbeschrijving**
- 2. Kredietbesluiten**
- 3. Tijdsplanning krediet**
- 4. Aanbestedingsprocedure**
- 5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering**
- 6. Totale definitieve kosten van het project**
- 7. Verschillenanalyse**

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

1. Projectbeschrijving

Realisatie van planmatig groot onderhoud, een grondige verbouwing en het treffen van maatregelen en voorzieningen met een hogere duurzaamheid en grotere flexibiliteit. De hogere duurzaamheid heeft een sterke verbetering tot gevolg gehad van het energielabel van G naar A.

De grotere flexibiliteit heeft geresulteerd in een kantooromgeving voor de gemeentelijke organisatie waar volgens de principes van Het Nieuwe Werken de taken in een zeer flexibele en transparante omgeving uitstekend kunnen worden uitgevoerd.

Het gerevitaliseerde deel van de Prefectenhof is in december 2012 weer in gebruik genomen. Het project is in 1 maart 2013 afgerond.

2. Kredietbesluit

Raadsbesluit d.d. 17 februari 2010, nr. 7^a

€ 3.979.000,-- excl. BTW

3. Tijdsplanning krediet

In december 2009 is het krediet aangevraagd. In februari 2010 heeft dit tot besluitvorming in de gemeenteraad geleid.

4. Aanbestedingsprocedure

Het werk is Europees aanbesteed volgens de niet openbare procedure en gegund op basis van de laagste prijs.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

Het werk is volgens planning uitgevoerd en op 5 november 2012 opgeleverd. De uitvoering van de diverse opleverpunten was geen belemmering voor de verhuizing vanuit de tijdelijke locatie aan het Stationsplein terug naar de Prefectenhof. De laatste bouwkundige, elektrotechnische en werktuigbouwkundige zaken zijn omstreeks 1 maart 2013 gereed gemeld.

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

6. Totale definitieve kosten van het project

Naast het krediet waarvoor uw raad in 2010 toestemming heeft gegeven is het project aanvullend gefinancierd uit de voorziening groot onderhoud gebouwen. In deze voorziening zijn bedragen via het meerjarenonderhoudsplan gebouwen geraamd die dienen ter vervanging van een aantal werktuigbouwkundige- en elektrotechnische installaties evenals diverse bouwkundige voorzieningen. In onderstaand overzicht zijn de uitgaven naar dekkingsbron verantwoord.

Financieel overzicht	begroting	Realisatie	Verplichtingen	Totaal	Afwijking
Uitgaven tlv krediet:					
-bouwkundig	€ 1.315.000	€ 1.305.452	€ 61.724	€ 1.367.176	€ -52.176
-werktuigbouwkundig	€ 1.125.000	€ 1.003.013	€ 80.117	€ 1.083.130	€ 41.870
-elektrotechnisch	€ 740.000	€ 696.529	€ -14.452	€ 682.077	€ 57.923
-projectkosten/architect	€ 530.000	€ 529.401	€ 2.975	€ 532.376	€ -2.376
-projectmeubilair	€ 125.000	€ 119.921	-	€ 119.921	€ 5.079
-overige inventaris	€ 90.000	€ 158.932	-	€ 158.932	€ -68.932
-leges	€ 48.000	€ 34.896	-	€ 34.896	€ 13.104
-onvoorzien	€ 6.000				€ 6.000
Subtotaal tlv krediet	€ 3.979.000	€ 3.847.784	€ 130.364	€ 3.978.508	€ 492
Uitgaven tlv voorziening:					
-bouwkundig	€ 745.000	€ 737.828	€ 34.886	€ 772.714	€ -27.714
-werktuigbouwkundig	€ 635.000	€ 566.893	€ 45.281	€ 612.174	€ 22.826
-elektrotechnisch	€ 415.000	€ 393.671	€ -8.168	€ 385.503	€ 29.497
-leges	€ 27.000	€ 19.723	-	€ 19.723	€ 7.277
-onvoorzien	€ 5.000				€ 5.000
Subtotaal tlv voorziening	€ 1.827.000	€ 1.718.115	€ 71.999	€ 1.790.114	€ 36.886
Totaal revitalisatie	€ 5.806.000	€ 5.565.899	€ 202.363	€ 5.768.622	€ 37.378

Het project is met een positief resultaat van € 37.378 afgesloten.

Het krediet is met een bedrag van € 492,- onderschreden. De vrijval van structurele lasten die hieruit voortvloeit is verwaarloosbaar.

De kosten van het project die ten laste van de voorziening groot onderhoud gebouwen zijn gebracht vallen € 36.886 lager uit dan begroot. Dit bedrag is ingezet om groot onderhoud uit te voeren dat aan het licht kwam tijdens de revitalisatie en wat buiten de scope van het project lag, maar noodzakelijk was om direct uit te voeren. Het gaat hierbij in totaal om een bedrag van circa € 132.000. Aangezien de voorziening groot onderhoud door de jaarlijkse storting vanuit de exploitatie nog van voldoende omvang is kan dit bedrag volledig ten laste van de voorziening groot onderhoud worden gebracht. Er zal binnenkort nog een inspectie plaats vinden om het nieuwe niveau van de onderhoudsplanning vast te stellen. Hieruit zal de jaarlijkse voeding van de voorziening Groot Onderhoud voor de Prefectenhof worden afgeleid.

7. Verschillenanalyse

Het revitaliseringsproces werd uiteraard geconfronteerd met meer- en minderwerken. De afwijkingen, die hiervan het gevolg waren, blijken uit bovenstaand overzicht. De ontstane verschillen konden binnen het projectbudget worden opgevangen.

De totale kosten van het werk bij aanbesteding kwamen uit op het beschikbare budget met slechts een kleine post voor onvoorzien uitgaven. Daardoor is er direct een bezuinigingsslag uitgevoerd zodat

Raadsvoorstel - Nacalculatie revitalisering Prefectenhof

daarmee de post voor onvoorziene uitgaven gevoed kon worden op een aanvaardbaar en verantwoord niveau.

De grootste verschillen, zoals in bovenstaand overzicht vermeldt, worden uiteraard door heel veel maatregelen veroorzaakt.

Het bouwkundige werk leverde het meeste meerwerk op en slechts weinig minderwerk. De overschrijding van het budget wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door extra en niet voorziene kosten voor de isolatiewaarde van de gevel. Deze extra uitgave was noodzakelijk om energielabel A voor de Prefectenhof te realiseren.

De overschotten bij zowel de werktuigbouwkundige- als elektrotechnische werken worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de eerder genoemde bezuinigingsslag. Op deze beide werken zijn keuzes gemaakt om technische zaken niet of op een andere en goedkopere manier uit te voeren of om bestaande voorzieningen te handhaven.

De overschrijding van de overige inventaris wordt veroorzaakt door de inrichting van het vergadercentrum op de 1^e etage en de ontvangst- en ontmoetingsruimte op de begane grond. Het betreft voornamelijk extra kosten van de audiovisuele voorzieningen.

Collegebrief - Bouwoffensief Groningen

Bestuursdienst



Onderwerp **Bouwoffensief Groningen**

Steller **Michiel de Boer**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8235 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO13.3674060

Datum **27 MEI 2013** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren wij u over het Bouwoffensief Groningen en ons besluit om uitvoering te geven aan de in het Bouwoffensief Groningen genoemde maatregelen om de woningmarkt van Groningen op gang te houden. We willen alles op alles zetten om de woningmarkt op gang te houden. Onder het motto "Samen bouwen aan de woningmarkt" geven we in het bouwoffensief aan hoe we dat gaan doen en welke middelen we daarvoor willen inzetten. Hiermee geven we richting de markt aan wat ze van ons kan verwachten. We kunnen het echter niet alleen en zijn afhankelijk van andere partijen, ondernemers en burgers. Daarom roepen wij partijen op om samen met ons het bouwoffensief uit te voeren.

We gaan ons richten op maatwerk per project, het waar mogelijk wegnemen van belemmeringen en de kansen in de markt opzoeken. Hieronder staan de acties die wij daarvoor gaan ondernemen:

- Soepeler omgaan met de parkeerverordening voor jongerenhuisvesting;
- Meerstad wordt de locatie voor experimenten en nieuwe activiteiten om het gebied in de markt te zetten en verder te ontwikkelen tot een aantrekkelijk woongebied;
- We gaan het verstrekken van projectfinancieringen voor projecten van derden in specifieke gevallen onderzoeken;
- We gaan bijzondere samenwerkingsverbanden sluiten;
- We gaan onderzoeken of we startersleningen structureler kunnen inzetten door het regelen van extra financiering;
- De mogelijkheden rondom de problematiek van restschuld worden bekeken;
- We gaan kijken hoe we het investeringsfonds energiebesparing en investeringsaftrek corporaties lokaal optimaal kunnen gaan benutten;
- Een transformatieteam faciliteert tijdelijke initiatieven;
- Met olieavonden gaan we vastgelopen projecten/initiatieven weer op gang brengen;
- We gaan sneller reageren op ingekomen initiatieven en in principe binnen 14 dagen een antwoord geven of een initiatief kans van slagen heeft;

Collegedebat - Bouwoffensief Groningen

- We willen nieuwe impulsen geven aan de woningmarkt;
- We gaan met andere partijen kijken of het nieuwbouwaanbod in Groningen beter in beeld kunnen brengen op internet en hier concrete acties aan koppelen om de verkoop te bevorderen;
- We gaan samen met Provincie en Regio kijken hoe we de woningmarkt kunnen stimuleren met regionale instrumenten.

Tevens geven wij u met deze brief antwoord op de motie “structurele Startersleningen” zoals die door uw raad op 30 januari 2013 is aangenomen bij behandeling van de herziening Grondexploitaties.

Bouwoffensief Groningen

In het Meerjarenprogramma Structuurvisie Woningbouw 2013 hebben wij aangekondigd dat wij een bouwoffensief gaan opstellen zodra een nadere uitwerking van het regeerakkoord had plaatsgevonden. Inmiddels is op 13 februari 2013 het woonakkoord gesloten en zijn de maatregelen die de regering voor de woningmarkt wil nemen bekend.

In het licht van de maatregelen uit het woonakkoord hebben wij het Bouwoffensief Groningen opgesteld. Het bouwoffensief beschrijft de maatregelen en instrumenten die wij willen gaan inzetten of willen onderzoeken om de woningmarkt op gang te houden. Om projecten op gang te brengen en mogelijk te maken richten we ons zoals aangegeven op het leveren van maatwerk per project, het waar mogelijk wegnemen van belemmeringen en gaan we de kansen in de markt opzoeken

Met het bouwoffensief geven we ook uitvoering aan de versnellingsopgave BOUWJONG zoals in het coalitieakkoord is aangekondigd. Dit doen we onder andere door een verlaging van de parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per eenheid naar 0,1 per eenheid voor projecten voor jongerenhuisvesting.

Wij hebben, zoals eerder toegezegd bij de behandeling van de begroting 2013, tevens gekeken naar de inzet van beschikbare ISV-middelen. Op basis van al gereserveerde beschikbare ISV-middelen hebben wij € 1,9 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van het bouwoffensief. Op basis van de maatregelen uit het bouwoffensief en de uit te voeren onderzoeken brengen wij specifieke inzet van financiële middelen in beeld en zullen u hiervoor een nader uitgewerkte kredietaanvraag voorleggen.

Het moet duidelijk zijn dat we de crisis met het bouwoffensief nu niet gaan oplossen en dat we niet op grote schaal financiële middelen kunnen inzetten, maar wel dat we processen op gang willen brengen en zoveel mogelijk initiatieven willen gaan faciliteren. Het bouwoffensief geeft daarmee aan wat ontwikkelaars, corporaties, initiatiefnemers en burgers van ons kunnen verwachten en moet daarnaast deze partijen stimuleren om ook zelf actie te gaan ondernemen.

Voor de uitwerking van bovengenoemde punten van het Bouwoffensief Groningen verwijzen wij u naar de bijlage.

Motie “structurele Startersleningen”

Collegedebat - Bouwoffensief Groningen

Bij de behandeling van de herziening Grondexploitaties in uw vergadering van 30 januari 2013 heeft u de bovengenoemde motie aangenomen. Hierin verzoekt u het college:

“Om te onderzoeken of in grondexploitaties die inzetten op verkoop van starterswoningen, budget kan worden vrijgemaakt dat kan worden ingezet voor het aanbieden van startersleningen voor de aankoop van woningen binnen de betreffende grondexploitatie. Teneinde de verkoop van woningen binnen de betreffende grondexploitaties te stimuleren. En hierbij expliciet in te gaan op”

1. Welke grondexploitaties dit zou moeten betreffen;
2. Hoeveel leningen er maximaal worden uitgegeve;
3. Onder welke voorwaarden deze leningen worden verstrekt;
4. Het verwachte effect van deze startersleningen op de Grondexploitatie en verkoop.

Ons college heeft u naar aanleiding van deze motie ruimte gevraagd om breder te kunnen kijken hoe dit kan worden georganiseerd. Om dit instrument substantieel en generiek te kunnen blijven inzetten hebben wij gekeken of een sluitende business case mogelijk is met van de kapitaalmarkt aangetrokken middelen. De voorlopige uitkomst is dat met deze middelen het fonds bij het Stimuleringsfonds (SVn) kan worden gevoed en dat de maandelijkse betalingen van rente en aflossing toereikend zijn om de kapitaalslasten van het instrument te kunnen betalen. Een dergelijk instrument dient te worden opgenomen in het treasurywettelijk van de gemeente. Het instrument staat daarmee los van een grondexploitatie, maar kan wel worden ingezet in het exploitatiegebied van een grondexploitatie. Bijdragen uit gemeentelijke grondexploitaties kunnen niet leiden tot een generiek instrument maar kunnen eventueel worden gebruikt voor een te vormen risicovoorziening. Wij gaan deze methode van financieren verder uitwerken en aan uw raad ter besluitvorming voorleggen.

Het vervolg

We gaan het Bouwoffensief Groningen voor de zomer presenteren aan de buitenwacht en we willen het gesprek met partijen aangaan. Inzet hierbij is het maken van afspraken over hoe we de zaken anders gaan aanpakken, maar ook vooral gaan doen. Uiteraard ontvangt uw raad een uitnodiging voor deze presentatie.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

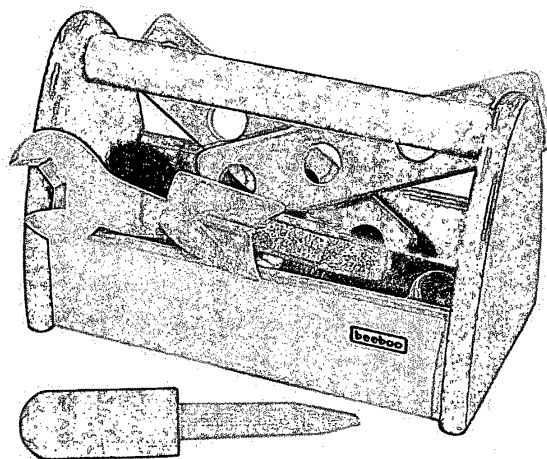


de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



BIJLAGE

Bouwoffensief Groningen



Samen bouwen aan de woningmarkt

Collegedebat - Bouwoffensief Groningen

Bouwen aan Groningen

Sinds begin 2009 zitten we met elkaar in een crisis en niemand weet wanneer het einde in zicht is. We hebben te maken met maatregelen uit het nieuwe woonakkoord, waarvan al duidelijk is dat dit forse consequenties heeft voor het investeringsvermogen van de corporaties. Al met al heeft dit grote effecten op onze doelstellingen op het gebied van jongerenhuisvesting, stedelijke vernieuwing en ons nieuwbouwprogramma.

Onze centrale doelstelling zoals vastgelegd in de structuurvisie "kwaliteit van wonen 2012 – 2020" is echter niet veranderd. We willen een ieder zoveel mogelijk naar zijn zin in de stad laten wonen. Het vergroten van de keuzemogelijkheden in wijk, woonmilieu en woningtype staat daarbij voorop.

Om dit ondanks alle negatieve ontwikkelingen mogelijk te maken moeten we zaken anders gaan doen, breken met oude vertrouwde manieren van werken en vol in de aanval gaan!

Om projecten op gang te brengen en mogelijk te maken richten we ons met dit bouwoffensief op het leveren van maatwerk per project, het waar mogelijk wegnemen van belemmeringen en gaan we de kansen in de markt opzoeken.

Het is duidelijk dat we als gemeente de crisis nu niet opeens gaan oplossen en dat we geen financiële middelen op grote schaal kunnen inzetten, maar we kunnen wel processen op gang brengen en zoveel mogelijk initiatieven faciliteren.

Een goed voorbeeld van zaken anders doen is het "Gronings bod", waarin wij met de corporaties uit onze stad een tegenbod aan het rijk hebben gedaan, waarin we concreet aangeven hoeveel we gaan investeren als de verhuurdersheffing wordt aangepast. Onlangs heeft de kamer, volgens ons niet geheel toevallig, een motie aangenomen waarbij zij verzoekt de regering om in het wetsvoorstel verhuurderheffing 2014 en volgende een vrijstellingsregeling op te nemen voor investeringen (groot onderhoud, renovatie, energiebesparing, nieuwbouw) in het niet-geliberalseerde segment van de huursector.

Over 2 jaar bestaat onze stad 975 jaar. In die tijd is Groningen uitgroeid van een kleine stad tot de grootste en belangrijkste stad van het Noorden. Ook landelijk gezien doen we het in deze tijden van crisis beter dan andere grote steden. Dit moeten we vasthouden met elkaar. In dit bouwoffensief geven wij aan, onder het motto "samen bouwen aan de woningmarkt", hoe wij het verschil gaan maken. Dit doen we aan de hand van concrete voorstellen, waarvan we denken dat we hiermee investeringen in de woningbouw kunnen stimuleren. Goed voor de woningvraag én goed voor de werkgelegenheid.

Collegebrief - Bouwoffensief Groningen

Parkeerverordening aangepast, voor Jongerenhuisvesting norm van 0,1 vastgesteld

Projecten lopen soms vast op de door ons gestelde parkeernormen en de noodzakelijke investeringen die hiermee gepaard gaan. Ook voor Jongerenhuisvesting is de parkeernorm vaak een obstakel. Ontwikkelaars/corporaties investeren namelijk aanzienlijke bedragen in (ondergronds) gebouwde parkeergelegenheden (Grofweg kost een inpandige parkeergarage tussen de € 30.000 - € 40.000 per parkeerplek), terwijl in de praktijk lang niet alle beschikbare (gebouwde parkeergelegenheid) wordt gebruikt. Vaak wordt dit veroorzaakt doordat wij parkeervergunningen verlenen voor parkeren op straat in betaald parkeergebieden. Dit straatparkeren is vaak aanzienlijk goedkoper dan het huren of kopen van een parkeerplaats in een (gebouwde) voorziening.

We hebben daarom besloten de Beleidsregels Parkeernormen 2012 dusdanig aan te passen dat buiten (toekomstig) betaald parkeergebieden geen gebouwde parkeervoorziening noodzakelijk meer is. De verplichting voor aangelegde parkeervoorzieningen blijft gelden als daar op maaiveld ruimte voor is.

Naast het onderscheid voor het toepassen van de beleidsregels in betaald- en niet betaald parkeergebieden zijn er nog aanvullende maatregelen nodig om de jongerenhuisvesting te stimuleren. In de huidige beleidsregels is opgenomen dat er een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per jongerenwooneenheid geldt. We zien echter dat de parkeerbehoefte bij jongerenhuisvesting minder groot is waardoor verlagings van deze parkeernorm voor de hand ligt. Om deze reden hebben we besloten de parkeernorm voor jongerenwooneenheden te verlagen van 0,3 parkeerplaats naar 0,1 parkeerplaats.

Alle ballen op Meerstad: proeftuin voor experimenten

Ons grootste en belangrijkste nieuwbouwproject is Meerstad. Op dit moment liggen er genoeg plannen op de plank om de komende jaren in productie te kunnen voorzien. Nieuwe plannen maken is dus niet nodig. We gaan daarom de omslag maken naar meer marketing en communicatie in plaats van de planontwikkeling.

Wel gaan we binnen de plannen experimenteren. Een belangrijk speerpunt is dat we een pilot gaan opzetten voor welstandsvrij bouwen. Verder gaan we onderzoeken of we een deel van de grond beschikbaar kunnen stellen voor een experiment waarbij we samen met marktpartijen huurwoningen willen gaan realiseren.

We gaan Meerstad waarderijp maken door de aanleg van de vaarverbinding, investeringen in het groen en tijdelijke landschappen (bijvoorbeeld energielandschap Meerstad-Noord) en het faciliteren van tijdelijke initiatieven die een toegevoegde waarde geven aan het gebied. Maar ook worden er verscheidene nieuwe activiteiten in het gebied gerealiseerd zoals een maisdoolhof, het ommetje Meerstad (wandelroute), een uitkijktoren en een begrazingsproject met Galloways (wellicht in later stadium ook educatief programma met schoolkinderen en bewoners). Daarnaast worden verschillende evenementen georganiseerd zoals het bekende Ballon Fiësta Meerstad, De Ronde van Meerstad (fietsen, skeeleren en lopen) en Drijvend Podium Meerstad (muziek-, theaterprogramma).

Collegedebrief - Bouwoffensief Groningen

Gemeente onderzoekt projectfinancieringen

We gaan onderzoeken of we projecten van derden incidenteel kunnen ondersteunen met projectfinancieringen. Het gaat daarbij om uitzonderlijke projecten waarvan wij vinden dat zij essentieel zijn voor de stedelijke ontwikkeling van Groningen of projecten die zorgen voor een multipliereffect. Door het incidenteel verstrekken van een hypothecaire lening zou een prioritair project alsnog gerealiseerd kunnen worden.

Naast het onderzoek naar projectfinancieringen, willen we onderzoeken of het afgeven van afnamegaranties als instrument bij kan dragen aan (versnelde) realisering van woningen. Uiteraard gaan we per situatie de risico's en verwachte voordelen tegen elkaar afwegen.

Bijzondere samenwerkingsverbanden maken het verschil

Om tot realisatie van projecten te komen is ook een andere wijze van samenwerken nodig. We willen samenwerkingen aangaan waarbij de lusten en lasten van een project met partijen worden gedeeld, zodat een gelijkwaardige samenwerking ontstaat, en risico en zeggenschap in balans zijn. We zijn op dit moment verscheidene van deze samenwerkingsverbanden aan het uitwerken. Voor de GAK-locatie zijn we bijvoorbeeld met Nijestee, een belegger en een andere corporatie in gesprek om tot realisatie te komen.

We voeren gesprekken met grote landelijke beleggers en leiden hen langs potentiële interessante locaties. In ieder geval één belegger heeft aangegeven serieus geïnteresseerd te zijn in ontwikkeling van projecten in Groningen. Bij verscheidene initiatieven zijn reeds contacten tussen initiatiefnemers en deze geïnteresseerde belegger gelegd.

Samen met de bouwsociëteit kijken we of we een "versnellingskamer" kunnen oprichten waar we met alle partijen uit gehele bouwproces kijken hoe we plannen op gang kunnen krijgen.

We zoeken ook naar nieuwe partijen die normaal niet op de woningmarkt actief zijn, maar wel bereid zijn nog investeringen te plegen. De eerste verkennende gesprekken met een grote internationaal opererende partij hebben plaatsgehad. Daarnaast zijn we met een partij in gesprek voor de oprichting van een wijkbedrijf waarbij geïnvesteerd wordt in duurzame energie en waarvan de opbrengsten weer in de wijk worden geïnvesteerd.

Extra financieringen voor het fonds voor startersleningen

Groningen stimuleert de doorstroming op de woningmarkt en ondersteunt huishoudens die voor het eerst een woning kopen met startersleningen. De gemeente Groningen heeft hiervoor via het Stimuleringsfonds (SVn) middelen beschikbaar gesteld.

De inzet van dit instrument wordt per 1 januari 2013 extra ondersteund door een rijksbijdrage van in totaal 50 miljoen euro op verstrekte startersleningen via het Stimuleringsfonds (SVn). Dankzij deze rijksbijdrage legt het Rijk de ene helft voor de starterslening in. Gemeenten betalen de andere helft. Door de rijksbijdrage wordt het beslag op gemeentelijke middelen verminderd. Er kunnen daarom meer startersleningen worden verstrekt in 2013.

Collegiebrief - Bouwoffensief Groningen

Omdat de belangstelling in Groningen vanaf februari dit jaar groot is verwachten we voor circa 40 startersleningen de rijksbijdrage te kunnen inzetten. Met de beschikbare gemeentelijke middelen voor 2013 kunnen we in totaal circa 70 startersleningen aanbieden.

Begin mei was hiervan ongeveer de helft als aanvraag geclaimd. In dit tempo en rekening houdend met het gegeven dat niet elke aanvraag tot een transactie leidt, zal in het derde kwartaal van 2013 het budget zijn uitgeput. Om startersleningen te kunnen blijven aanbieden en het voor nieuwbouw te kunnen verbreden zijn we concrete ideeën aan het onderzoeken of we het fonds op een andere manier van voeding kunnen voorzien.

Gemeente onderzoekt mogelijkheden rondom de problematiek van restschuld

We constateren ondanks de crisis dat er toch veel potentiële vraag is naar nieuwe woningen. Mensen willen wel verhuizen, maar blijven vaak zitten met een restschuld. Deze restschuld kan op dit moment niet worden meegefinancierd, waardoor mensen hun verhuisplannen uitstellen. De minister bekijkt de optie om restschuld onder de Nationale Hypotheek Garantie te laten vallen. Deze maatregel zou de doorstroming in de bestaande bouw en de bouw van nieuwbouwwoningen in onze stad op gang helpen. Daarnaast willen we zelf met ontwikkelaars / bouwers onderzoeken of er mogelijkheden zijn rondom de problematiek van restschuld.

Benutten van investeringsfondsen energiebesparing en investeringsaftrek corporaties

Het Woonakkoord omvat een investeringsfonds van 150 miljoen euro voor energiebesparende maatregelen voor woningverhuurders en eigenaar-bewoners. Het wordt een revolverend fonds dat met middelen uit de markt wordt aangevuld tot een investeringsimpuls van 600 miljoen euro. In 2013 is € 50 miljoen beschikbaar waarvan ongeveer de helft voor particulieren. De uitwerking moet nog plaatsvinden, maar we gaan kijken hoe we dit maximaal kunnen gaan benutten.

De Tweede Kamer wil de inverdieneffecten van de verhuurdersheffing verzachten. Op 4 april is de motie aangenomen waarin de minister wordt gevraagd om in het wetsvoorstel verhuurderheffing 2014 e.v. een vrijstellingsregeling op te nemen voor investeringen (groot onderhoud, renovatie, energiebesparing, nieuwbouw) in het niet-geliberaliseerde segment van de huursector. In G32 verband worden partijen uitgenodigd met ideeën te komen hoe een dergelijke investeringsaftrek eruit ziet en hoe die toegepast kan worden. De aftrek lijkt als korting op de verhuurdersheffing te worden ingericht. In de geest van het Gronings bod zetten wij er op in dat de investeringsaftrek door investeringen van de Groninger corporaties ook 1 op 1 aan de Groninger corporaties als korting op de heffing toe gaat komen.

Gemeente gaat versnellen en belemmeringen wegnemen

Een onlangs ingesteld gemeentelijk Transformatieteam gaat initiatieven voor tijdelijk gebruik of herbestemming van leegstaand vastgoed en braakliggende grond faciliteren. Wij gaan proberen programma aan locaties en panden te binden of andersom. Het gaat om een brede invulling van kantoren tot wonen en alle mengvormen daartussen. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar onze eigen grond en vastgoed.

We willen ook intern onze processen en besluitvorming verbeteren. Om te kijken wat we hierin kunnen verbeteren organiseren we zogenaamde olieavonden. De olieavond zet aan tot een andere

Collegebrief - Bouwoffensief Groningen

manier van denken. Het smeert de vaak vastgelopen denkkaders, is een *pressure cooker* en inspireert tot 'omdenken'. Doel is om in korte tijd met oplossingen te komen voor kwesties waar initiatieven vastlopen op proces en regelgeving. Obstakels worden opgeruimd. Binnen de bestaande kaders en regelgeving worden gezocht naar de speelruimte; speelruime die vaak groter is dan men op voorhand denkt. Op de olieavond pakken we een concreet initiatief aan en proberen die avond met een oplossing te komen om het project verder te brengen.

We leggen ons tot slot de ambitie op om sneller te reageren op initiatieven van buiten en eerder duidelijkheid te geven of een initiatief kans van slagen heeft. In principe geven we binnen 14 dagen een antwoord op binnengekomen initiatieven.

Nieuwe impuls voor de woningmarkt

Vorig jaar hebben we met het aanvalsplan CPO campagne gevoerd om CPO onder de aandacht te brengen. Dit heeft tot veel belangstelling geleid en uiteindelijk tot 3 locaties waar het CPO-proces is gestart (Meerstad, Oosterhamrikkade en Europapark). We willen ook nieuwe initiatieven op dit gebied ondersteunen en roepen daarom particulieren op om zich bij ons te melden met hun initiatieven, zodat wij ze op gang kunnen helpen.

Kansrijke ontwikkellocaties gaan we offensiever in de markt zetten door middel van prijsvragen. Een goed voorbeeld hiervan is de locatie aan de Friesestraatweg, waar ontwikkelaars zijn uitgedaagd om met plannen te komen en waar ondertussen een keuze voor een plan is gemaakt.

In Meerstad worden daarnaast groeiwoningen ontwikkeld, waarmee we een antwoord geven op de nieuwe financieringseisen van banken.

Groningwoont.nl de nieuwe aanbodsite van nieuwbouwwoningen in Groningen

Samen met andere partijen die actief zijn op de woningmarkt gaan we kijken of we het aanbod van nieuwbouwwoningen professioneler in beeld kunnen brengen. Een goed voorbeeld hiervoor is de internetsite www.amsterdamwoont.nl. Naast het in beeld brengen van de het aanbod is het nog belangrijker om hier concrete acties aan te koppelen die we in gezamenlijkheid met de participerende partijen gaan ontwikkelen, bijvoorbeeld een startersmanifestatie, het organiseren van wijkgerichte fietstochten, gezamenlijke verkoopdagen. Een inspirerend voorbeeld is de actie van de provincie Drenthe waarbij kopers voor elke transactie binnen een bepaalde periode voor elke € 25.000 (tot 2 ton) een zonnepaneel cadeau krijgen.

Meer overleg en afstemming met Provincie en Regio

We willen meer overleg en afstemming met de Provincie en Regio hebben om gezamenlijke randvoorwaarden te scheppen om de woningmarkt te stimuleren. We willen bijvoorbeeld kijken of we lokale instrumenten ook regionaal kunnen gaan inzetten. We denken dan aan garantstellingen vanuit de regio, regionale startersleningen en het uitwisselen van kennis en expertise.

We kunnen het niet alleen.....

We willen als gemeente de woningmarkt stimuleren met de inzet van alle beschikbare middelen die wij voor handen hebben. Wij zijn echter ook grotendeels afhankelijk van andere partijen, ondernemers en burgers met initiatieven en ideeën. De denkkraft van deze partijen en burgers is

Collegebrief - Bouwoffensief Groningen

uiteindelijk vele malen groter dan de ambtenaren die zich binnen de gemeente met deze uitdaging bezig houden.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering		Registratienr.	RO 13.3701316
Raadscommissie	R&W	Datum B&W besluit	28 mei 2013
Datum raadscommissie	12 juni 2013	Portefeuillehouder	V.d. Schaaf/Visscher
Bijlagen	2	Steller	Peter Wijnsma
		Telefoon	367 81 11
		E-mail	peter.wijnsma@groningen.nl

Onderwerp

Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de totale uitvoeringskosten van het wijkprogramma Selwerd vast te stellen op 2 miljoen euro incidenteel;
- II. deze kosten te dekken uit de hiervoor gereserveerde ISV-middelen van 2011 tot en met 2014, jaarlijks 500 duizend euro.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

2

(Publieks-)samenvatting

"Selwerd vraagt aandacht". Dat was de vaststelling van gemeente en corporaties bij de vaststelling van hun samenwerkingsafspraken (Nieuw Lokaal Akkoord). Ook bewoners klopten op de deur met een vraag om een aanpak van een aantal problemen in de wijk. Een gedegen analyse van Selwerd wijst uit dat de wijk niet voldoende heeft kunnen profiteren van de Groningse wijkaanpak. Onder andere uit de leefbaarheidsmonitor blijkt dat Selwerd, met name in het sociale domein, achterblijft bij andere wijken in de stad.

Het wijkontwikkelingsplan Selwerd is hierop ons antwoord. We mobiliseren de doe- en denkkrachten in de wijk, om zo kwaliteiten in de wijk te versterken en zwakten te neutraliseren. Tegen deze achtergrond formuleren wij een programma voor de komende jaren. In het programma realiseren we een aantal snelle verbeteringen (quick wins) op thema's waar dat het hardst nodig is. Zo is er binnen het sociale domein speciale aandacht voor armoedebestrijding, opvoeding en gezondheid. Verder zetten wij in het programma in op een aantal structurele bijstellingen in het gemeentelijk beleid. Tenslotte onderzoeken wij of een wijkbedrijf een bijdrage kan leveren aan de opgaven in de wijk.

Inleiding

Uw raad is op 21 februari 2013 geïnformeerd over de stand van zaken in het proces "wijkontwikkeling op uitnodiging" voor Selwerd en we hebben met u afgesproken om voor de zomer van dit jaar te komen met een "integrale visie met uitvoeringsprogramma en kostenraming".

Beoogd resultaat

Het doel van het wijkontwikkelingsplan is een duurzaam vitale wijk. Dit willen we bereiken door doe- en denkkracht in en voor de wijk te mobiliseren. Vanaf de zomer 2012 is samen met corporaties en bewoners geanalyseerd waar de parallelle belangen en mogelijke potenties van de wijk liggen, en onder welke voorwaarden deze tot uitdrukking kunnen komen.

We streven naar een gedeelde koers voor Selwerd, waarbij een prominente rol is weggelegd voor burgers en belanghebbenden.

Kader

In ons collegeprogramma hebben wij aangegeven dat wijkvernieuwing in Selwerd volgens een nieuw stramen zal worden aangepakt. Hierin staat nauw overleg met bewoners en instellingen centraal. In de gemeentebegroting 2011 is hiervoor over de jaren 2011 tot en met 2014 uit ISV middelen in totaal 2 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Argumenten/afwegingen

"Omdat de rijksmiddelen voor de wijkvernieuwing verdwijnen, is er voor de wijken in de stad een andere aanpak nodig. We willen deze baseren op de ervaringen met de nieuwe aanpak, zoals die voor Selwerd wordt ontwikkeld. Deze nieuwe aanpak kenmerkt zich niet meer door grote gebaren in de fysieke ruimte, maar kleine gerichte ingrepen ("acupunctuur"). Dit in nauw overleg met bewoners en instellingen. Deze ingrepen worden gecombineerd met een strategie van "beherend ontwikkelen", waardoor wijken er gestaag op vooruit kunnen gaan. We willen voor deze vernieuwde wijkvernieuwing voldoende middelen beschikbaar stellen." (Uit: Coalitieakkoord 2012 - 2014)

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In de afgelopen jaren is veel met bewoners en andere betrokkenen gesproken over en gewerkt aan verbeterplannen voor de wijk. Er ontbrak echter een samenhangende visie en programmering en de nodige middelen voor de uitvoering daarvan. Zo is er in 2010 in afwachting van de plannen voor wijkvernieuwing besloten de afgifte van onttrekkingsvergunningen voor kamerverhuur in Selwerd op te schorten.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

3

Met dit plan wordt een nieuwe werkwijze voor wijkontwikkeling geïntroduceerd met bewoners, corporaties en andere belanghebbenden. Uitgaande van deze werkwijze gaan wij, naast de quick wins, gefaseerd in gesprek met bewoners en betrokkenen over een aantal aan Selwerd gerelateerde thema's. Jongerenhuisvesting vormt één van die thema's. Wij streven er naar om voor 1 juni 2014 een op de wijk afgestemd voorstel in procedure te brengen.

Financiële consequenties

Op dit moment is nog geen duidelijkheid over de bezuinigingen op de reguliere gemeentelijke inzet. Eventuele bezuinigingen in de toekomst zullen van invloed zijn op de basisinzet in de Groninger wijken.

Voor Selwerd is in de gemeentebegroting 2011 over de jaren 2011 tot en met 2014 uit ISV-middelen in totaal 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de wijkvernieuwing. Als op de basisinzet wordt bezuinigd zal dat mogelijk gevolgen hebben voor het programma dat nu voorligt.

Realisering en evaluatie

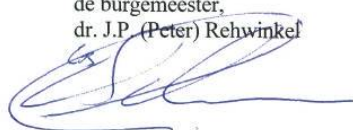
Extra inzet voor Selwerd is de afgelopen jaren grotendeels gefinancierd uit de Nieuw Lokaal Akkoord-gelden, die na 2014 ophouden te bestaan. In dit programma willen wij met partners en bewoners verder onderzoeken hoe en welk deel vanuit de samenleving zelf kan worden opgepakt. Om het niveau te kunnen bepalen of en waarop de wijk zelf in staat is de ondersteuning naar eigen bewoners te dragen, wordt (een voortzetting van) extra gebiedsspecifieke aandacht buiten de reguliere stedelijke middelen voor een periode van minimaal de komende twee á drie jaren noodzakelijk geacht. Daarom continueren en starten wij met een aantal kleinschalige projecten die dicht bij de bevolking staan, waarbij met relatief beperkte middelen snelle, direct zichtbare resultaten kunnen worden behaald.

Een deel van de opgave wordt via gemeentelijke (gebiedsgerichte) verdeelsleutel(s) afgewogen in gemeentelijk beleid en door middel van de Programma's van Eisen aan instellingen.

Door middel van het wijkkompas Selwerd monitoren wij de ontwikkelingen van de wijk en het effect van de gezamenlijke aanpak.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

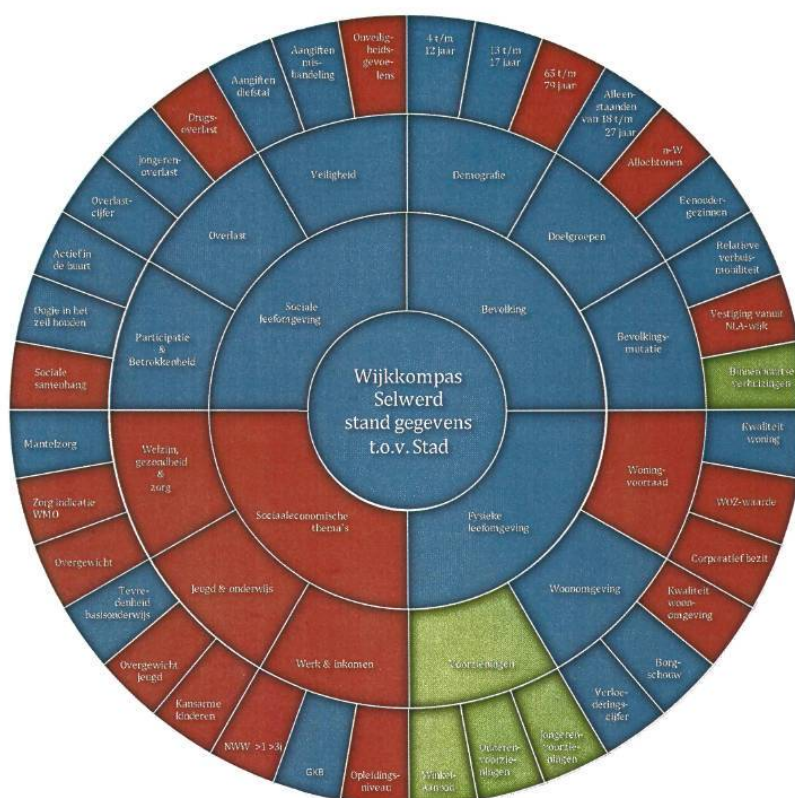
de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



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



Wijkontwikkeling Selwerd



**Kennis en potentie verbinden
(mei 2013)**

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Inhoud

Hoofddocument:

- **Aandacht voor Selwerd**
 - Een frisse blik
 - leeswijzer
- **Selwerd, naar een vitale wijk**
 - Een wijk in verandering!
 - Versterken en vergroten fysiek en sociaal kapitaal
 - Burgerkracht als basis om de sociaal economische status van de wijk en haar bewoners te verhogen
 - Participatie en Co-creatie
 - Bundelen van eigen kracht: het wijkbedrijf

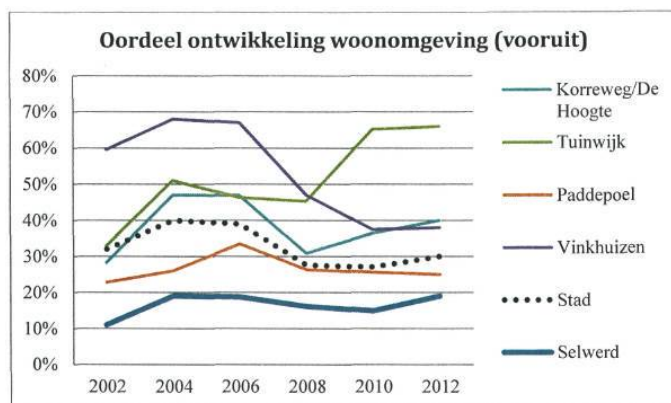
Bijlagen:

- **Deel A De monitor en analyse: Selwerd, een wijk in verandering**
 - Bevolking
 - Fysieke leefomgeving
 - Sociaaleconomische status
 - Sociale leefomgeving
- **Deel B De visie: Selwerd, perspectieven op de wijk**
- **Deel C Het programma: Selwerd, kennis en potentie verbinden**
 - Programma inhoud
 - Planning en kostenraming
 - projectenkaart

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Aandacht voor Selwerd

“Selwerd vraagt aandacht”. Dat was de vaststelling van gemeente en corporaties bij het maken van hun samenwerkingsafspraken (Nieuw Lokaal Akkoord). Ook bewoners klopten op de deur met een vraag om een aanpak van een aantal problemen in de wijk. Met de inzet van een wijkteam en een wijkbudget zijn in de afgelopen jaren een aantal positieve zaken tot stand gebracht, maar iedereen is het er over eens dat we een tandje moeten bijschakelen. Een gedegen analyse van Selwerd wijst uit dat de wijk niet voldoende heeft kunnen profiteren van de Groningse wijkaanpak. Onder andere uit de leefbaarheidsmonitor blijkt dat Selwerd, met name in het sociale domein, achterblijft bij andere wijken in de stad. Bewoners hebben een lage toekomstverwachting van de wijk, mede als gevolg van het uitblijven van zichtbare wijkvernieuwing. De waardering van de woonomgeving behoort in Selwerd tot de laagste van de stad.



Figuur 1: Oordeel ontwikkeling woonomgeving (vooruit) (L&V Monitor, 2012)

Om een positieve ontwikkeling voor Selwerd mogelijk te maken hebben corporaties en gemeente medio 2012 aangegeven op zoek te gaan naar een gezamenlijk gedragen koers voor de wijk. Een koers die vorm krijgt samen met haar bewoners en die past bij het specifieke karakter van Selwerd. Maar ook een koers die aansluit bij de mogelijkheden en beperkingen van deze tijd.

In september 2012 hebben wij aan partners in de wijk de veranderende situatie binnen de volkshuisvesting geschetst. De crisis gaat ook aan Selwerd niet voorbij. De succesvolle Groningse methodiek van wijkvernieuwing vraagt om bijstelling. Daarbij hebben wij het adagium van ‘stedelijke vernieuwing op uitnodiging’ omarmd¹. Een nieuwe koers, waarmee wij, samen met corporatiesbewoners en andere partners in de wijk, binnen de nieuw ontstane situatie, invulling kunnen geven aan de wijkvernieuwingsopgave. Bij de wijkaanpak “op uitnodiging” worden belanghebbenden in de wijk uitgenodigd om te komen met voorstellen en wordt hen de ruimte geboden om deze vervolgens ook te realiseren. Onder deze belanghebbenden kan een ieder worden verstaan, niet het minst de bewoners en ondernemers die in de wijk wonen en werken. Het betekent ook dat een veilig klimaat moet

¹ KEI-NICIS (2012) *Essay, Stedelijke vernieuwing op uitnodiging*

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

worden gecreëerd, waarin het vanzelfsprekend voelt om als belanghebbende met een voorstel te komen, een klimaat dat echt uitnodigt.

De aanpak van Selwerd is een eerste vertaling van de nieuwe koers. We mobiliseren de doe- en denkrachten in de wijk, om zo met minder middelen toch kwaliteiten in de wijk te kunnen versterken en zwakten te neutraliseren. Corporaties en gemeente hebben in deze context aangegeven waar zij belangen en verantwoordelijkheden voor een ieder zien liggen en hoe zij dit voor de komende jaren (globaal) denken vorm te geven.

Meer concreet betekent dit dat corporaties zich in de eerste plaats richten op de eigen woningvoorraad, de gemeente neemt met name haar verantwoordelijkheden binnen het sociale domein. Daar waar beide 'werelden' elkaar vinden, liggen gezamenlijke uitdagingen om in samspraak met bewoners en andere belanghebbenden optimale invulling te geven aan de waarborging dan wel verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

In de notitie *Selwerd, aan zet* (2012) hebben corporaties hun perspectief voor de wijk verwoord², met de voorliggende notitie presenteren wij de gemeentelijke "uitnodiging".

Een frisse blik

De wijkaanpak van Selwerd betekent tot op zekere hoogte een breuk met het verleden. Waar sinds de jaren negentig de wijkaanpakken in de stad doorgaans een sterk gecentreerd karakter kenden, wordt nu ingestoken op een gedeelde koers voor de wijk, waarbij een prominente rol wordt toebedeeld aan de burgers en belanghebbenden zelf.

Vanaf de zomer 2012 hebben wij stevig geïnvesteerd in de vraag wat het nieuwe denken en werken voor corporaties, gemeente, maar ook andere (mogelijke nieuwe) partners betekent. Hoe ziet het nieuwe speelveld eruit, en wat zijn hierin onze posities, taken en verantwoordelijkheden? Van hieruit zijn we op zoek gegaan naar het verkrijgen van meer kennis over de wijk, hoe zien we de wijk en hoe ontwikkelt deze zich? Wat zijn de opgaven die wij zien in de wijk, waar liggen parallelle belangen en mogelijke potenties, en wat is de context waarbinnen deze tot uitdrukking komen?

De bovenstaande vragen hebben wij verkend met deskundige representanten van de verschillende gemeentelijke beleidsafdelingen tijdens zogeheten 'expertmeetings', waarbij kennis en expertise is gedeeld en verbindingen zijn gelegd. Daarbij hebben wij aansluiting gezocht met de corporaties, partners in de wijk en andere belanghebbenden. Het proces heeft geresulteerd in een scherpere, gedeelde analyse van de wijk. De verbeelding van deze analyse heeft vorm gekregen in de wijkkompassen. Het wijkkompas voor Selwerd is het vertrekpunt van waaruit we betekenis geven aan cijfers, beelden en ervaringen.

We hebben ook de aanwezige voorzieningen in de wijk in kaart gebracht. Daarbij horen ook de voorzieningen en activiteiten die in de achterliggende periode door inzet van het NLA-wijkteam in Selwerd zijn gerealiseerd. Tegen deze achtergrond formuleren wij in deze nota een programma voor de komende jaren. In dit programma realiseren we een aantal snelle verbeteringen (quick wins) op thema's waar

² Op 23 januari j.l. hebben corporaties de gemeenteraad geïnformeerd over de gevolgen van het kabinetsbeleid en de consequenties die dit heeft voor haar activiteiten in de stad. Daaruit bleek dat ambities op het gebied van renovatie, duurzaamheidsmaatregelen, maar ook de noodzaak van het verkoop van eigen bezit opnieuw moesten worden bijgesteld. Deze ontwikkelingen hebben ook consequenties voor de voorgestane aanpak door corporaties in Selwerd.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

dat het hardst nodig is. Zo is er binnen het sociale domein speciale aandacht voor armoedebestrijding, opvoeding en gezondheid. Verder zetten wij in het programma in op een aantal structurele bijstellingen in het gemeentelijk beleid. Tenslotte besteden wij aandacht aan de vorming van een wijkbedrijf.

Het wijkbedrijf: Om met de beperkt beschikbare middelen een zo optimaal en duurzaam mogelijk resultaat op verschillende onderdelen voor de wijk te behalen, ligt de uitdaging in het vormen van nieuwe, slimme coalities en constructies, waarbij investeringen ook nieuw geld genereren. In dit licht willen wij de mogelijkheden van een wijkbedrijf onderzoeken, een bedrijf voor en door bewoners, naar voorbeeld van andere steden in het land. Het idee achter het wijkbedrijf is dat er rendement ontstaat, doordat bewoners zich als collectief gaan opstellen en van hieruit tot een voordelig groepsaanbod komen, bijvoorbeeld op het terrein van energie of zorg. Ook kan het wijkbedrijf taken in de wijk op zich nemen (bijvoorbeeld onderhoud groen) waaraan bewoners van de wijk zelf een bijdrage kunnen leveren. Met het rendement dat ontstaat (naast een eigen direct voordeel voor bewoners) ontstaat een permanente investeringsmotor, waarmee nieuwe initiatieven in de wijk worden genomen. In het vervolg van deze nota zal dieper worden ingegaan op de voorbereiding en opbouw van het wijkbedrijf.

Leeswijzer

Selwerd, naar een vitale wijk! (analyse, achterliggende visie en aanpak)

- Selwerd, een wijk in verandering!*
- Versterken en vergroten fysiek en sociaal kapitaal*
- Burgerkracht als basis om de sociaal economische status van de wijk en haar bewoners te verhogen*
- Participatie en Co-creatie*
- Bundelen van eigen kracht: het wijkbedrijf*

Bijlagen

- *Deel A De monitor en analyse: Selwerd, een wijk in verandering;*
- *Deel B De visie: Selwerd, perspectieven op de wijk;*
- *Deel C Het programma: Selwerd, kennis en potentie verbinden;*

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Selwerd, naar een vitale wijk

“Was de invalshoek van de vernieuwing aanvankelijk sterk fysiek, met later een groeiende nadruk op een sociale invulling die uitmondde in de wijkaanpak, de economie was altijd het stiefkind van de vernieuwing. [...] Nu zien we dat zowel fysieke als sociale resultaten bereikt moeten worden door economisch te denken.”³

Selwerd vertoont op meerdere gebieden verschillen ten opzichte van andere wijken in de stad. Op enkele van deze gebieden zien we een achteruitgang binnen de wijk. Met name het sociale domein in Selwerd is kwetsbaar geworden. In het fysieke domein valt het verouderde woningbestand op. Met name op het gebied van geluid, energie en wooncomfort zijn verbeteringen wenselijk. Beide domeinen zijn nauw met elkaar verweven en een gecombineerde aanpak is dan ook gewenst. Zonder ingrijpen loopt de wijk het risico in een neerwaartse spiraal te belanden.

De kwaliteiten en (aanstaande) ontwikkelingen in de wijk bieden echter de potentie om met gerichte, goed gecoördineerde interventies de wijk en haar bewoners terug in de eigen kracht te zetten. Om dit proces op duurzame wijze in gang te zetten, stellen wij een wij aanpak voor waarin in én met de wijk het fysiek en het sociaal kapitaal in de wijk wordt versterkt en vergroot. Uitgangspunt is Selwerd te laten ontwikkelen tot een evenwichtige, vitale wijk, waar een ieder zijn of haar thuis vindt, kansen ziet om zichzelf te ontplooiën, en gestimuleerd wordt om op zijn of haar eigen wijze een bijdrage aan onze samenleving te leveren.

In deze visie, die na overleg met corporaties en de wijkraad Selwerd is opgesteld zetten we de voorgenomen strategie uiteen om te komen tot de gewenste ontwikkelingsrichting. Gestart wordt met een korte kernschets van de ontwikkelingen in de wijk en de verbanden tussen deze ontwikkelingen, op basis van verrichte analyses en gesprekken met bewoners, wijkprofessionals⁴. Op basis hiervan lichten wij onze keuze voor de aanpak en koers voor Selwerd toe. Deze inhoud en werkwijze zijn vertaald naar het programma “*Selwerd, kennis en potentie verbinden!*”⁵.

Selwerd, een wijk in verandering!

“Sturen op vitaliteit begint bij de erkenning dat gebieden verschillen en dat de potentie van gebieden verschilt.”⁶

Selwerd gold lange tijd bij zowel (jonge) huishoudens met kinderen als ook ouderen als een aantrekkelijke wijk om te wonen en leven. Inmiddels staan deze kwaliteiten van de wijk onder druk en is haar positie ten opzichte van andere buitenwijken veranderd.

De fysieke staat en uitstraling van delen van de woningvoorraad zijn gedateerd geraakt. Selwerd ondervindt in dat opzicht concurrentie van latere nieuwbouw binnen hetzelfde woonsegment op andere plekken in de stad. Potentiële nieuwe huishoudens kiezen ervoor om bij beschikbaarheid en financiële mogelijkheden de voortzetting van hun wooncarrière veelal op andere plekken in de stad voort te zetten.

³ KEI-Nicis Institute (2012: p. 8) *Essay. Stedelijke vernieuwing op uitnodiging.*

⁴ Monitoring en analyse (bijlage I), scenariostudies tijdens expertmeetings en dialogen met de wijk, en perspectieven op de wijk (bijlage II).

⁵ Programma voor Selwerd met kostenraming en projectenkaart (bijlage III).

⁶ KEI-Nicis Institute (2012: p. 7) *Essay. Stedelijke vernieuwing op uitnodiging.*

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

De wijk is aantrekkelijk voor bewoners die in het huursegment zoeken naar een woning die ruim, snel beschikbaar en gunstig geprijsd is. Langs de Eikenlaan en Selwerd-oost zijn hierdoor concentraties van sociaaleconomisch kwetsbare groepen ontstaan. Wat opvalt is dat bewoners uit verschillende woonbelevingsgroepen zich in de wijk zijn gaan vestigen, welke minder binding hebben met de buurt en een grotere verhuisgeneigdheid kennen.⁷

Het is duidelijk dat Selwerd een transitie doormaakt, waarbij de sociaaleconomische en sociaal-culturele diversiteit groter is geworden. De sociale structuur is hierdoor in bepaalde buurten broos geworden, hetgeen tot spanningen, gevoelens van onveiligheid en naar binnen gerichte houdingen heeft geleid. Te verwachten valt dat deze transitie de komende jaren gestaag door zal zetten. Zonder grootschalige ingrepen in de fysieke structuur en voorraad zal de instroom van huishoudens niet drastisch veranderen.

De opgave is om aan te sluiten bij de potenties in de wijk en veranderde bevolkings-samenstelling⁸. Daarbij voorziet de huidige voorraad ook in een duidelijke stedelijke behoefte, als instroomwijk voor starters en huishoudens in het lagere inkomenssegment (de 'opwaarts mobilen'). De uitdaging ligt dan ook in het herkennen en benutten van de potenties van deze huidige en toekomstige bewoners en om dat te plaatsen in het perspectief van "stedelijke vernieuwing op uitnodiging".

Intermezzo 'stedelijke vernieuwing op uitnodiging'

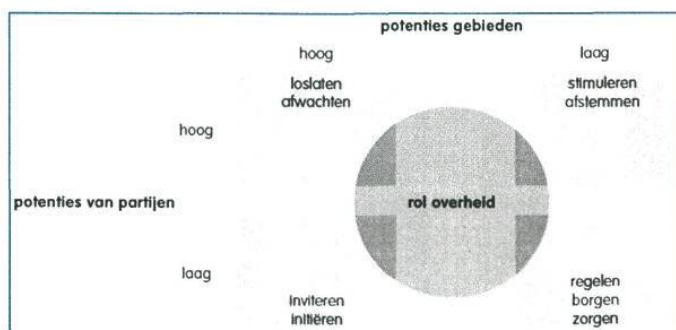
De groei die Nederland eerder kende is de afgelopen jaren komen te stagneren en op onderdelen zelfs achteruit gegaan. Dit alles heeft ook consequenties voor de manier waarop in de toekomst met vernieuwing zal moeten worden omgegaan. De tot dusver veelal sterk van bovenaf aangestuurde programma's op het schaalniveau van de gehele wijk houden op en zullen plaats maken voor nieuwe strategieën en aanpakken die aansluiten bij de mogelijkheden en beperkingen van deze tijd. Het perspectief komt hierbij te verschuiven van de stad maken naar de stad zijn.

In het nieuwe denken worden belanghebbenden in de wijk uitgenodigd om te komen met voorstellen en wordt hen de ruimte geboden om deze vervolgens ook te realiseren. Onder deze belanghebbenden kan een ieder worden verstaan, niet het minst de bewoners en ondernemers die in de wijk wonen en werken. Het betekent ook dat een veilig klimaat moet worden gecreëerd, waarin het vanzelfsprekend voelt om als belanghebbende met een voorstel te komen, een klimaat dat echt uitnodigt.

⁷ Bijlage II: betekenisgeving, perspectieven op de wijk. Zie ook: SmartAgent en KAW (2011: p. 55, 57-59) *Woonmilieus in Stad*.

⁸ Bijlage II: betekenisgeving, perspectieven op de wijk. Zie ook: SmartAgent en KAW (2011: p. 57-59) *Woonmilieus in Stad*.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Figuur 2: Potenties voor bij partijen en gebieden (KEI-NICIS-Institute, 2012)

Versterken en vergroten fysiek en sociaal kapitaal

*"De eerste uitnodiging gaat over de randvoorwaarden, welke geschikt moeten zijn en het goede klimaat garanderen. Deze komt, in ieder geval in eerste instantie, van de overheden en is open, gericht aan welke partij dan ook die met een propositie komt."*⁹

Omdat er de eerstvolgende jaren geen ingrijpende opwaardering te wachten staat ten aanzien van de woningvoorraad - hetzij door sloop-nieuwbouw, hetzij door grondige renovatie - valt te verwachten dat het geschetste beeld met betrekking tot de bevolkingsmutatie in Selwerd weinig zal veranderen.

Daarom continueren en starten wij met een aantal kleinschalige projecten die dicht bij de bevolking staan, waarbij met relatief beperkte middelen snelle, direct zichtbare resultaten kunnen worden behaald (zogenaamde "no regrets"). Binnen het opgebouwde kennisnetwerk van bewoners en wijkprofessionals is geïnventariseerd waar dergelijke concrete 'quick wins' te boeken zijn. Het gaat hier om kansen waarbij wel de nodige potentie in de buurt of bij partijen aanwezig is, maar die nog enige stimulering door de gemeente behoeven (schema: B/C). Dergelijke initiatieven bieden kans om bewoners en andere partijen te mobiliseren en tot nieuwe initiatieven te ontlocken. Onder meer op het gebied van woningverduurzaming, inrichting van de openbare ruimte, en overlast en veiligheid zijn of worden concrete acties in gang gezet die wij de komende twee jaar continueren.

Burgerkracht als basis om de sociaal economische status van de wijk en haar bewoners te verhogen

*"In een gelijk speelveld zal in ieder geval de basis op orde moeten zijn en vertrouwen moeten bieden. De basis is wat we als maatschappij minimaal willen garanderen, een garantie waar de overheid voor staat."*¹⁰

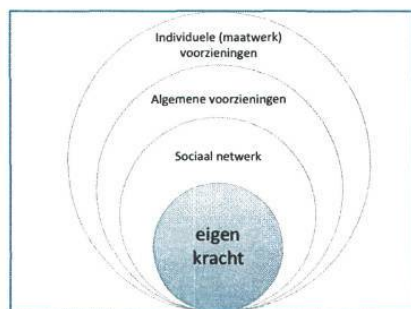
Lokale overheden staan de komende jaren voor een aantal grote uitdagingen, onder meer binnen het sociaal domein. Met de decentralisaties van de AWBZ-WMO, de jeugdzorg en het terrein van werk en inkomen krijgt de gemeente nieuwe mogelijkheden en verantwoordelijkheden. De middelen die wij hiervoor ter beschikking krijgen dwingen ons tegelijkertijd te

⁹ KEI-Nicis Institute (2012: p. 10) *Essay. Stedelijke vernieuwing op uitnodiging.*

¹⁰ KEI-Nicis Institute (2012: p. 15) *Essay. Stedelijke vernieuwing op uitnodiging.*

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

zoeken naar nieuwe samenwerkingsvormen. Een belangrijk speerpunt in ons nieuwe beleid vormt het vergroten en benutten van burgerkracht in de wijk¹¹. Figuur 3 toont de ondersteuningsniveaus bij eigen kracht.



Figuur 3: Ondersteuning op maat voor iedereen

De rol van de overheid verschuift van minder zorgen vóór mensen, naar zorgen dát mensen voor zichzelf en elkaar kunnen zorgen. De gedachtegang is dat de kracht in de wijk kan worden ingezet ter ondersteuning van de minder sociaaleconomisch krachtige groep. Dit vraagt om een samenleving waarin een ieder kans ziet om actief mee te doen, anderen te ontmoeten en te helpen, en zijn of haar talenten te ontplooiën en in te zetten. In Selwerd is de groep steun en zorg behoevende bewoners relatief hoog. Het beroep op ondersteuning uit het eigen sociale netwerk en de gestandaardiseerde dienstverlening is relatief groot, hetzelfde geldt met betrekking tot specialistische zorg.

Zoals in het voorgaande is geschetst is de sociale structuur in de wijk onder druk komen te staan waardoor de kracht in de wijk nu niet optimaal kan worden benut. Als gemeente staan we er voor dat bewoners die het nog niet op eigen kracht kunnen redden kunnen rekenen op onze ondersteuning. Door de kwaliteit van leven van deze groep bewoners te verbeteren wordt voor hen de aansluiting met en de drempel tot participatie in de samenleving verkleind, hetgeen ook de sociale structuur van de wijk ten goede komt. Dit betekent dat in Selwerd de aandacht de komende jaren naast het inviteren en stimuleren ook nog gericht zal zijn op het zorgen en borgen, alvorens we - idealiter - meer kunnen faciliteren of zelfs loslaten.

Een deel van de extra inzet voor Selwerd is de afgelopen jaren gefinancierd uit Nieuw Lokaal Akkoord-gelden, welke na 2014 ophouden te bestaan. In de toekomst zal een deel hiervan via gemeentelijke (gebiedsgerichte) verdeelsleutel(s) worden afgewogen door middel van de Programma's van Eisen aan instellingen. Daarnaast willen wij met partners en bewoners onderzoeken hoe en welk deel vanuit de samenleving zelf kan worden opgepakt.

De veranderingen die een gevolg zijn van de decentralisatie van taken naar de gemeente zullen van directe invloed zijn op de zorgondersteuning van individuele burgers. De gemeente ontwikkelt nieuwe concepten en werkwijzen om invulling te geven aan haar verantwoordelijkheden en we willen dat in samenspraak met onze maatschappelijke partners en de betrokken burgers doen. Om burgers vanaf 2015 maximaal te ondersteunen in hun eigen kracht, gaan we het sociaal domein gebiedsgericht inrichten. Visie en uitgangspunten gelden voor de hele stad maar de concrete invulling kan per wijk of buurt verschillen, omdat de aard

¹¹ Gemeente Groningen (2013) *Groningen voor elkaar*.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

van een gebied en de ondersteuningsvraag kunnen verschillen. Tot die tijd willen wij, op basis van de bijgevoegde wijkanalyse, in Selwerd een aantal beleidsaccenten continueren. Armoedebestrijding, opvoeding en gezondheid zijn hierin belangrijke speerpunten.

- **Om het sociaal kapitaal in Selwerd te kunnen opwaarderen tot een niveau waarop de wijk zelf in staat is de transitie in de wijk en de ondersteuning naar eigen bewoners te kunnen dragen, wordt (een voortzetting van) extra gebiedsspecifieke aandacht buiten de reguliere stedelijke middelen voor een periode van minimaal de komende twee á drie jaren noodzakelijk geacht (+Beleid) (in schema: D).**
- **Het inzetten op versterking van participatie en betrokkenheid in de wijk zal hierbij als rode draad door de programmaonderdelen lopen, waarbij het perspectief over woon-belevingsgroepen richting mee kan geven aan te hanteren strategieën. We spreken burgers aan op hun verantwoordelijkheden en proberen hen verder in hun eigen kracht te zetten richting zelfredzaamheid (in schema: D → A).**

De continuering van dit +Beleid betekent niet dat alle bestaande projecten zondermeer worden voortgezet in de huidige vorm. Vanuit beleid en met professionals in de wijk is bekeken welke programma's of projecten het meest geschikt zijn om in of juist vóór te zetten. Het credo 'vasthouden wat werkt, loslaten wat niet werkt' is hierbij maatgevend. Daarnaast zullen bestaande trajecten meer opgaan in de lijn van de nieuwe koers en organisatie, waarbij de uitgangspunten uit het Wmo-meerjarenkader *Samen sterk in Stad* leidend zijn. Dit betekent ook dat we samen met organisaties die nu ondersteuning en zorg aanbieden moeten kijken naar nieuwe vormen, waarbij het uitgangspunt 'niet voorschrijven maar helpen' voorop dient te staan. Niet de uitvoerende instellingen maar de bewoners staan centraal. Naast uitdagingen biedt dit ook nieuwe kansen. Door vroegtijdig in te zetten op preventie en verschillende sporen van ondersteuning en zorg te bundelen (kijkend naar de parallelle belangen) kunnen we ondersteuning en zorg efficiënter gaan aanbieden.

Participatie en Co-creatie

Met de quick-wins en de gebiedsgerichte afstemming van het gemeentelijke beleid voor Selwerd willen wij de bewoners en belanghebbenden in Selwerd laten zien op welke wijze wij aan kijken tegen de kansen en mogelijkheden van de wijk enerzijds, maar anderzijds ook de specifieke problematiek in de wijk van een adequaat antwoord willen voorzien. De afgelopen jaren hebben de bewoners van Selwerd gemerkt dat een aantal zorgwekkende veranderingen in de wijk van deeloplossingen zijn voorzien, waarin het Nieuw Lokaal Akkoord voor corporaties en gemeente mede bepalend zijn geweest. De wijk en haar bewoners hebben daarbij, onder andere via de bewonersorganisatie regelmatig aandacht gevraagd voor een brede klassieke aanpak van de wijk. De mogelijkheden van de gemeente en de corporaties hiervoor zijn echter de afgelopen jaren snel en sterk veranderd. De wijkraad heeft begin 2013 aangegeven, dat zij begrip heeft voor deze veranderende context, maar dat zij tegelijkertijd ook moeite heeft om haar achterban dit proces uit te leggen. Bovendien hoort zij graag welke mogelijkheden er dan wel voor de wijk liggen.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Intermezzo: nieuwe fase wijkvertegenwoordiging

Begin 2013 dreigde een bestuurscrisis bij de wijkraad Selwerd. Het lukte de wijkraad niet om nieuwe bestuursleden te werven in de wijk, volgens eigen zeggen mede als gevolg van het uitblijven van concrete, zichtbare wijkvernieuwingsresultaten. In overleg met de afdeling Stadsdeelcoördinatie is door de wijkraad gezocht naar mogelijkheden om in de wijk de bewonersparticipatie voor nu en de nabije toekomst te waarborgen. Vanuit het gedachtegoed van "stedelijke wijkvernieuwing op uitnodiging" heeft de wijkraad haar achterban uitgenodigd deel te nemen aan een informatieavond over energiebesparing onder de titel "energie in Selwerd". De bijeenkomst bleek een succes, ruim 80 bewoners hebben gehoor gegeven aan de uitnodiging en er zijn twee uit bewoners bestaande werkgroepen gevormd die de mogelijkheden van energiebesparing in zowel koop als huurwoningen gaan onderzoeken. De wijkraad kon tevens op de avond 6 nieuwe aspirant-bestuursleden noteren.

In het vervolg van dit proces willen wij in samenwerking met de wijkraad Selwerd en rond thema's gegroepeerde bewoners verder uitwerking geven aan onze voorgestane nieuwe werkwijze die wij in Selwerd introduceren¹². Onder andere door middel van co-creatie streven wij naar een permanente dialoog tussen bewoners, gemeente en andere belanghebbenden, zowel in de beleidsvorming als in de uitvoering.

Intermezzo: oriëntatie op een wijkbedrijf

Bij onze oriëntatie op een nieuwe aanpak voor Selwerd onderzoeken wij de vorming van een wijkbedrijf. Voor de gemeentelijke organisatie in Groningen vormt het wijkbedrijf een nieuw fenomeen. Het proces om naast bewoners ook andere partijen te vinden die initiatief en verantwoordelijkheid willen nemen in en voor de wijk en hun commitment hieraan min of meer wijkbedrijfsmatig vorm te geven staat het eerste half jaar centraal. Eind 2013 willen wij de eerste resultaten hiervan beoordelen, zowel in hun betekenis voor Selwerd als voor andere wijken en/of buurten én voor onze organisatie. Onze primaire inzet vormt niet zo zeer het wijkbedrijf maar het met partners en bewoners onderzoeken hoe en welk deel van huidige en toekomstige opgaven in de wijk vanuit de samenleving zelf kunnen worden opgepakt. De rol van de gemeente in het onderzoek naar een wijkbedrijf zal vooral faciliterend zijn.

Bundelen van eigen kracht: het wijkbedrijf

*"Een manier om in de juiste modus te komen is door het gebied te beschouwen als een bedrijf. Compleet met werknemers (de bewoners) en ondernemingsplan, met meenemen van alle geldstromen die de wijk in en uitgaan. En dan de vraag te stellen hoe van deze wijk de verdiencapaciteit vergroot kan worden, waar de winsten behaald kunnen worden en waar efficiënter gewerkt."*¹³

Vanuit het 'nieuwe denken' worden proposities gedaan om met (nieuwe) partners te komen tot slimme coalities, waardoor initiatieven duurzaam in de wijk kunnen worden weggezet en zelf financierend zijn. Wij onderzoeken het opstarten van een wijkbedrijf. Ook kijken wij naar

¹² Coalitieakkoord 2012-2013.

¹³ KEI-Nicis Institute (2012; p. 24) *Essay. Stedelijke vernieuwing op uitnodiging.*

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

de rol die studenten kunnen spelen in de wijk, hiervoor zijn diverse gesprekken gaande. Door burgers hierbij actief hierbij te betrekken ontstaat er ruimte voor toekomstige initiatieven en kan worden ingespeeld op veranderende behoeften vanuit de samenleving. Hiermee willen we bereiken dat de aanwezige krachten in de wijk worden aanbeoord, dat bewoners hierover zeggenschap en verantwoordelijkheid krijgen. (schema: B/C → A).

Ervaring leert dat anno 2013 met name investeringen in energiebesparingen als een vliegwiel kunnen werken. Bewoners, zo blijkt mede uit de succesvol verlopen informatieavond van de wijkraad Selwerd, en ondernemers zijn zeer geïnteresseerd. Daar zou dus een heel goed begin kunnen liggen. Aansluitend kan ook gewerkt worden aan het inkopen en uitvoeren van wijk servicediensten, als groenonderhoud, woningonderhoud, thuiszorg, vervoer. Ook organisaties uit de zorg- en verzekeringshoek kunnen prima partners zijn. Eind 2013 willen wij de haalbaarheid en omvang van een wijkbedrijf voor Selwerd in kaart gebracht hebben.

Intermezzo: structuur en ontwikkeling van een wijkbedrijf

Een wijkbedrijf bestaat formeel uit een vereniging en een bedrijf (BV). De vereniging beheert de leefbaarheidsprojecten en maakt afspraken met het bedrijf. De vereniging is aanspreekpunt naar bewoners en de spil in het overleg met alle partners. De vereniging maakt winst, kan vrijwilligers een onbelaste vergoeding uitkeren en kan hierdoor blijven bestaan. Dit geldt ook voor de BV. De BV is risicodragende investeerder in bijvoorbeeld energieopwekking (PV, biomassa). De BV genereert onderhoudswerk en kan daarmee enkele banen creëren. De BV is en blijft gezond en kan daarom de risico's dragen en garanties geven. De BV kan eigendom zijn van de vereniging maar kan ook externe aandeelhouders hebben.

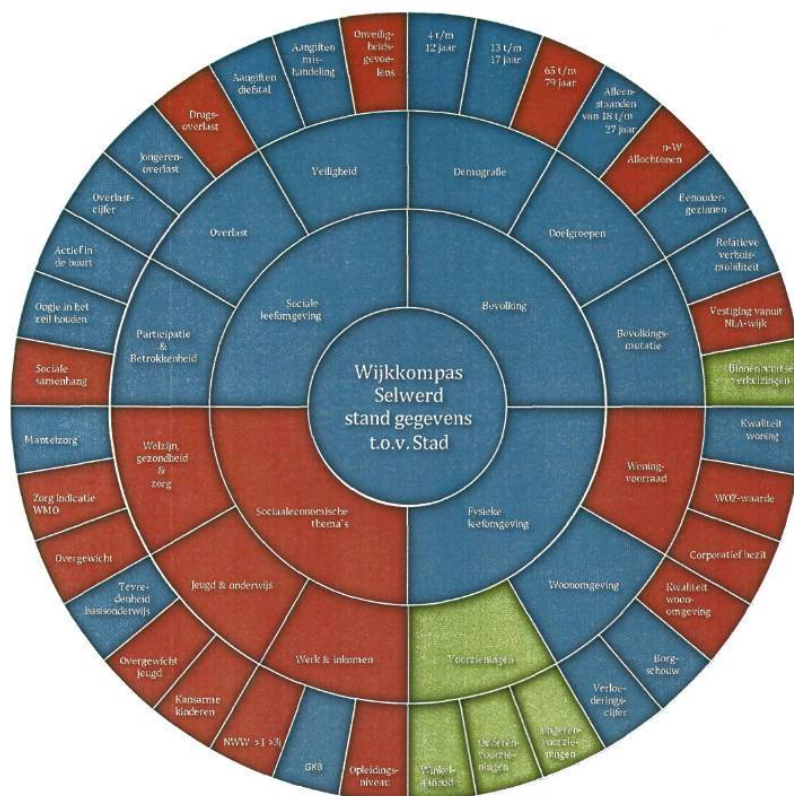
De globale ontwikkeling van een wijkbedrijf loopt als volgt: tijdens de beginfase wordt gezocht naar een nuttig en verleidelijk aanbod voor zowel huurders als particuliere woningeigenaren. Een dergelijk aanbod kan bestaan uit groepskorting op energie inkoop, zorgpremie, energie coaching, zorgpreventie etc. Het aanbod biedt financieel voordeel voor allen en werkt tevens verenigend: men wordt lid van het wijkbedrijf. De leden kiezen een bestuur en er wordt een RvT ingesteld. In de tweede fase wordt de BV ingericht en een businesscase ontwikkeld voor evt. energie investeringen op wijkniveau. In de derde fase kunnen aanvullende wijkdiensten ontwikkeld en aangeboden worden.

De Bijlage:

- **Deel A De monitor en analyse: Selwerd, een wijk in verandering**
 - Bevolking
 - Fysieke leefomgeving
 - Sociaaleconomische status
 - Sociale leefomgeving
- **Deel B De visie: Selwerd, perspectieven op de wijk**
- **Deel C Het programma: Selwerd, kennis en potentie verbinden**
 - Programma inhoud
 - Planning en kostenraming
 - projectenkaart

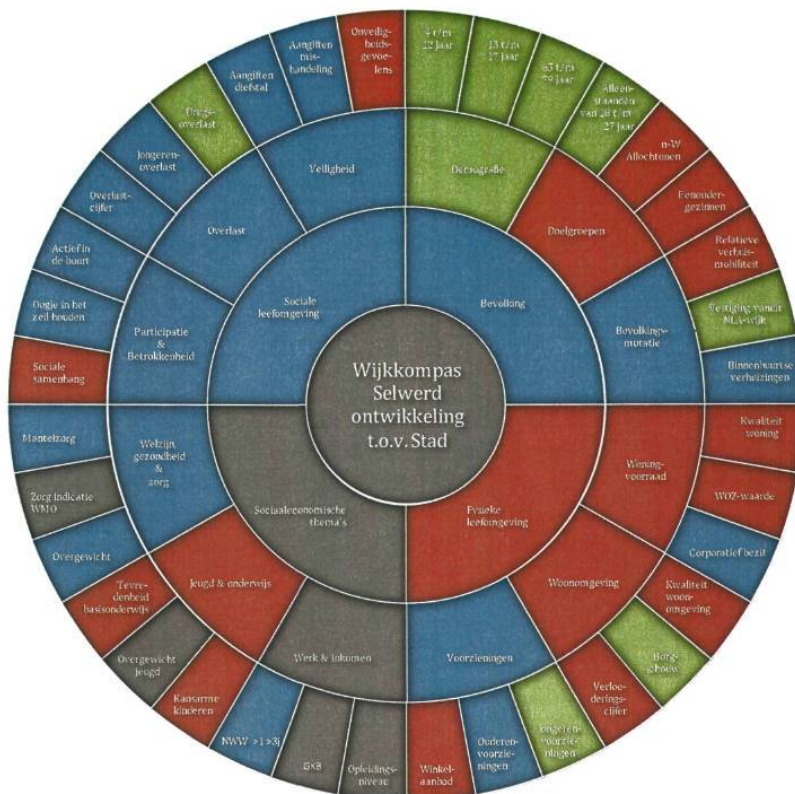
**Deel A De monitor en analyse:
Selwerd, een wijk in verandering**

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Figuur 4: Stand Selwerd t.o.v. stedelijke niveau

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Figuur 5: Ontwikkeling Selwerd t.o.v. stedelijke ontwikkeling

De grijze vlakken in het kompas representeren indicatoren waarvan data ontbreken of waarbij sprake is van een trendbreuk bij het verkrijgen van data. Derhalve is op deze onderdelen geen ontwikkeling in beeld te brengen.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Bevolking

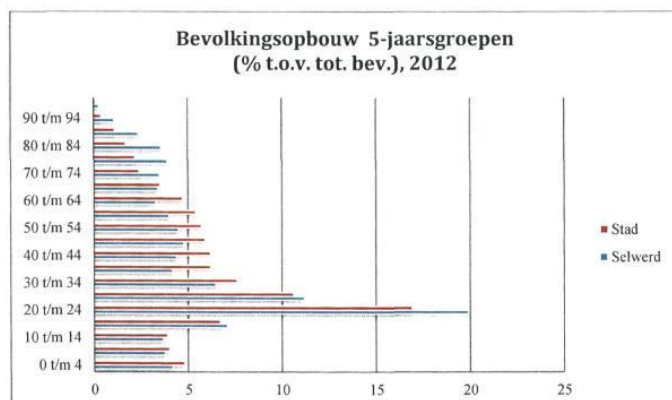
Kerngegevens bevolking Selwerd (GBA, 2012)

- totaal bewoners: 6.408
- totaal huishoudens: 3.984
- totaal studenten: 1.053

● Demografische gegevens

In Selwerd zijn (in 2012) 6408 mensen woonachtig¹⁴. Het inwonertal van de wijk is in de afgelopen jaren redelijk stabiel gebleven. De gestage toename in aantal is met name te duiden door (beperkte) inbreiding van de woningvoorraad en de toename van jongerenhuisvesting in de wijk.

De opbouw van de Selwerder bevolking kent afgezet tegen de landelijke en stedelijke bevolkingsopbouw een a-typische leeftijdsverdeling¹⁵. De groep jonge volwassenen (van 18 t/m 27 jaar) en in iets mindere mate de groep ouderen (65 jaar en ouder) zijn, in vergelijking met de stad, relatief sterk vertegenwoordigd in de wijk. De middengroep (35 t/m 64 jaar) is daarentegen duidelijk ondervertegenwoordigd, de groep kinderen in de wijk blijft in percentage licht achter bij de stedelijke bevolkingsopbouw. In figuur 6 zijn de verdelingen van Selwerd en de stad in beeld gebracht naar 5-jaarsgroepen.



Figuur 6: Bevolkingsopbouw Selwerd en Stad naar 5-jaarsgroepen (GBA: 2012)

De groep ouderen van 75+ neemt de laatste jaren in omvang af, te verwachten valt dat in de komende tien jaar (t/m 2022) deze trend zich doorzet en de groep verder richting het stedelijk percentage zal inkrimpen (van 700 naar 550 ouderen). De groep ouderen van 65 t/m 74 jaar neemt daarentegen de komende jaren wel verder toe in omvang (van 450 naar 540 ouderen).

¹⁴ Dit betreft het aantal personen dat op 1 januari stond ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie. Bron: DIA Groningen (2012).

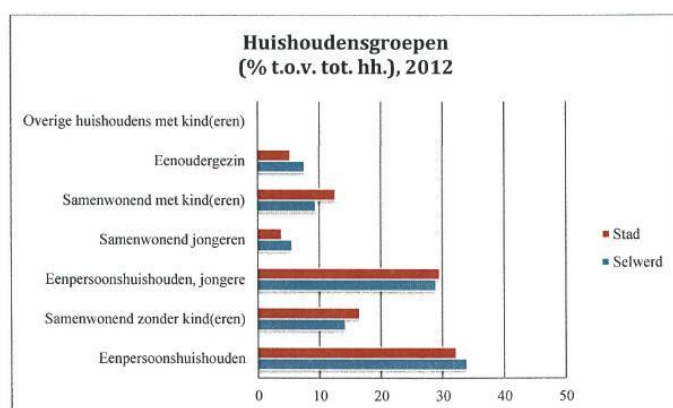
¹⁵ In Groningen is een relatief grote groep studenten woonachtig, waardoor de leeftijdsopbouw van de Stad al een a-typische verdeling vertoont ten opzichte van de landelijke opbouw. Zie o.a. ook: Stadsmonitor (2012), Gemeente Groningen.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Doelgroepen

De dominantie van de groep jonge volwassenen in de wijk is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan het relatief hoge percentage studenten dat in de wijk is gehuisvest. De groep alleenwonende jonge volwassenen¹⁶ - waar de groep studenten veelal binnen te plaatsen valt - telt 1.154 personen, hetgeen 18,1% van de totale bevolking en 29,0% van het totaal aantal huishoudens in de wijk betekent. De verhoudingen lopen hiermee nagenoeg gelijk met de stedelijke percentages, deze betreffen namelijk respectievelijk 17,9% en 29,5%. Het aandeel aan de Hanze Hogeschool en de Rijksuniversiteit geregistreerd staande studenten is in Selwerd wel licht hoger dan in de stad, te weten 16,5% om 13,6%.

Kijkend naar de huishoudensgroepen in Selwerd, figuur 7, valt te constateren dat de groepen eenoudergezinnen en eenpersoonshuishoudens (niet jongere zijnde) boven stedelijke gemiddelden scoren, en de groepen samenwonenden (niet jongere zijnde) met én zonder kind(eren) onder stedelijke gemiddelden. Het aandeel eenoudergezinnen, en in het bijzonder de gestage groei van dit aandeel in de wijk is opvallend. Te meer daar een significant deel van deze gezinnen (ca. 34%) ook een WWB-uitkering heeft¹⁷. Het percentage kinderen dat in Selwerd daadwerkelijk opgroeit binnen een eenoudergezin bedraagt ca. 37%, hiermee schiet de wijk flink uit boven het stedelijke gemiddelde.



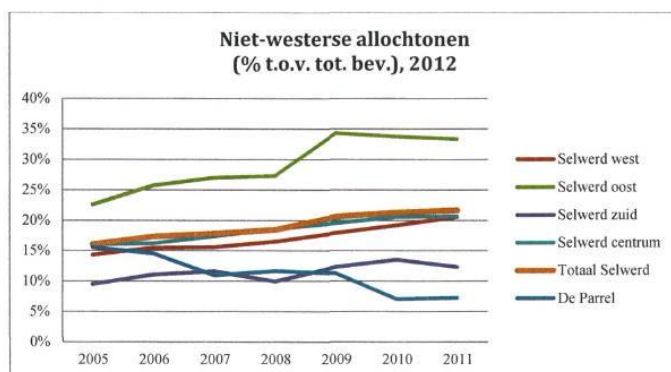
Figuur 7: Huishoudensgroepen Selwerd en Stad (GBA: 2012)

Het aandeel bewoners van Nederlandse afkomst bedraagt (in 2013) 64,1% en is in de afgelopen jaren beduidend teruggelopen. In de wijk heeft 24,2% een niet-westerse achtergrond. Selwerd wijkt hiermee sterk af van het stedelijk gemiddelde, ook verloopt de toename van het aantal gevestigde (niet-westerse) allochtonen sneller dan stedelijk. De cijfers zijn voor een deel toe te schrijven aan de sterke toename in de afgelopen jaren van het aantal buitenlandse studenten, voornamelijk afkomstig uit China en Hong Kong, welke zich hebben gevestigd in één van de drie grote studentenflats aan de rand van de wijk (Selwerd-oost) (figuur 8).

¹⁶ Hiertoe behoren ook de jonge volwassenen die met meer dan twee personen eenzelfde woning delen.

¹⁷ In het deel III, sociaaleconomische status, wordt nader ingegaan op inkomens- en armoedecijfers.

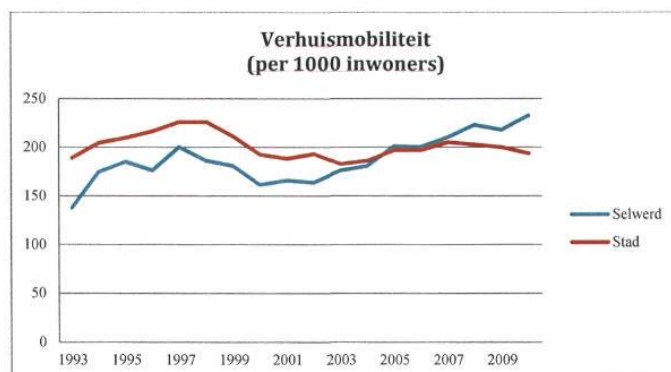
Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Figuur 8: Niet-westerse allochtonen (GBA: 2012)

Bevolkingsmutatie

Qua bevolkingsaantallen is Selwerd door het uitblijven van grootschalige her- of nieuwbouw door de jaren heen behoorlijk stabiel gebleven. In de afgelopen 15 jaar heeft het inwonertal geschommeld tussen de 6140 en 6430 personen, hetgeen in verschil een aandeel van ongeveer 4,5% op het huidige bevolkingsbestand inhoudt. Met betrekking tot de bevolkings-samenstelling van de wijk is echter wel een duidelijke transitie zichtbaar, welke door de toenemende verhuismobiliteit uit en naar de wijk ook te meer in versnelling is geraakt. Vanaf 2000 is sprake van een vrijwel onafgebroken toename op dit vlak (figuur 9).



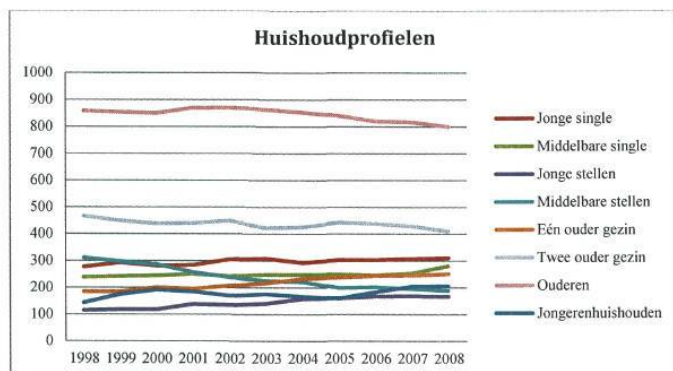
Figuur 9: Relatieve verhuismobiliteit Selwerd en Stad (GBA: 2011)

De migratiecijfers verdienen vanwege de hoge mutatiegraad in de studentenflats wel enige nuance. Zo wordt zichtbaar dat de groep jonge volwassenen in de in- en uitstroom van bewoners een toenemend aandeel inneemt, ook is hierin binnen een kalenderjaar een opvallende piek te constateren rond de maanden augustus en september. In de laatste jaren zijn deze pieken ook steeds duidelijker geworden. De flats voldoen ten aanzien van studentenhuisvesting met name in de behoefte van eerste in- en doorstroming, waardoor de omloopsnelheid in deze eenheden doorgaans groot is.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Van de toenemende groep nieuwe bewoners in Selwerd betreft een deel zogezeegd de buitenlandse studenten. Sinds 2007 is binnen deze groep een duidelijke stijging van het aantal vestigingen waar te nemen. Buiten deze groep is echter eveneens een toename zichtbaar in het aantal nieuwe Selwerders afkomstig uit andere Groninger wijken. Met name tussen 2002 en 2005 vond hierin een opvallende stijging plaats, welke na 2005 op een hoger niveau dan voorheen stabiliseerde. Het merendeel van deze nieuwe inwoners is afkomstig uit de omliggende wijken als De Hoogte, Tuinwijk en Paddepoel. De invloed van wijkvernieuwing in andere delen van de stad komt eveneens tot uitdrukking in de cijfers. Na 2005 is er een afname zichtbaar in het aantal vestigingen vanuit Vinkhuizen en een toename in het aantal vestigingen vanuit Groningen-zuid, in het bijzonder vanuit het corporatieve gedeelte.

De bevolkingstransitie in Selwerd laat zich ook zien in de verandering van de gezinssamenstelling in de wijk. Daar waar het aantal ouderen en stellen met kinderen gestaag afneemt, neemt het aantal (jonge) stellen zonder kinderen en (middelbare) alleenstaanden juist gestaag toe. In figuur 10 wordt deze verschuiving geïllustreerd.



Figuur 10: Ontwikkeling huishoudprofielen (GBA)

Fysieke leefomgeving

Kerngegevens woningvoorraad Selwerd (BAG, 2011)

▪ totaal aantal zelfstandige woningen:	2.670
▪ totaal aantal niet-zelfstandige woningen:	1.021
▪ zelfstandige woningen in corporatief bezit:	63,1%

● Woningvoorraad

Selwerd behoort met ca. 3700 woonruimten tot de middelgrote wijken in de stad. De wijk is grotendeels in de jaren zestig gebouwd, ca. 68% van de huidige woningvoorraad dateert uit deze periode. In de navolgende decennia is er geleidelijk bijgebouwd. Het grootste gedeelte van de voorraad staat in Selwerd-west en centrum.

Stedenbouwkundig is de wijk volgens een strak stramien opgezet, waarbij de woningvoorraad plaats moest bieden voor verschillende wooncarrières en levensfasen. Binnen de stempels zijn met name portieketagewoningen, eengezinswoningen in rij en in mindere mate lage galerijwoningen aan te treffen. Enige uitzondering op dit stramien vormen de stempels direct ten noorden en ten zuiden van de Eikenlaan gelegen, hier zijn de gestapelde woonblokken sterk dominant. Aan de randen van de wijk en de infrastructurele hoofdaders van de wijk staat hoogbouw. Onder deze hoogbouw vallen drie studentenflats (aan de rand van de Plataanlaan) in eigendom van corporatie Lefier die tezamen een kleine 1000 wooneenheden tellen.

Een groot gedeelte van de woningvoorraad valt onder corporatief bezit. Met een aandeel van ca. 65% wijkt Selwerd hierop beduidend af van het aandeel op stedelijk niveau (43%). Het betreft hier voornamelijk (doorgaans ruime) sociale huurwoningen in het lagere prijssegment, waardoor de wijk binnen de stad een belangrijke opstapfunctie voor een wooncarrière inneemt. In Selwerd hebben vier corporaties bezit; Nijestee, De Huismeesters, Patrimonium en Lefier. Van de woningvoorraad is ca. 28% in particulier eigendom. Doordat het grootste gedeelte van deze woningen in Selwerd-west staat, en in iets mindere mate in Selwerd-zuid, kent de wijk op fysiek en sociaaleconomisch terrein een relatief sterk onderscheid tussen buurten.

Bezit corporaties	Gestapeld	Laagbouw	Totaal
Patrimonium	485	166	651
Nijestee	626	144	770
Lefier	953	0	953
De Huismeesters	174	95	269
Totaal	2.238	405	2.643

Tabel 1: Corporatieve woningvoorraad Selwerd

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Kaart 1: Corporatieve woningvoorraad Selwerd

De wijk is destijds ontworpen vanuit vooral kwantitatieve en economische oogpunten, waarbij het kunnen huisvesten van nieuwe (middenstand) gezinnen in de stad een achterliggend motief was. Het heeft de wijk in haar verschijningsvorm een vrij eenduidig aangezicht meegegeven zonder echt karakteriserende woonmilieus. Hetzelfde geldt voor de woningen, welke doorgaans ruim en efficiënt zijn ontworpen en gebouwd zonder echt uitgesproken en afwisselende architectonische details. Daar het merendeel van de woningvoorraad nog grotendeels in de oorspronkelijke staat verkeert, begint een groot aantal woningen qua uitstraling dan ook wel gedateerd aan te voelen. Dit geldt zeker voor de lage galerijblokken (voormalige bejaardenwoningen) die op verschillende plekken in de wijk te vinden zijn, het meest prominent aan de Eikenlaan.

Eenzelfde gedateerdheid is te zien in de kwalitatieve staat van de woningvoorraad. Buiten regulier onderhoud hebben er aan de meeste woningen in de wijk geen (ingrijpende) renovatiewerkzaamheden plaatsgevonden. Dit betekent dat met name op het gebied van (geluids)isolatie en energiezuinigheid het merendeel van de woningen ondermaats scoort (32% heeft energielabel D, 53% label E). Naast energiebesparende maatregelen aan de woningen zelf, zijn ook ten aanzien van de aanlevering van energie verbeteringen te maken. In delen van de wijk, het corporatieve bezit van De Huismeesters in Selwerd-oost, zijn woonblokken aangesloten op een centraal warmtesysteem. Het netwerk is energie-onzuinig en bovendien de laatste jaren erg kwetsbaar gebleken.

Label	% Selwerd	% Stad
C	11,6	25,0
D	32,7	32,2
E	53,2	21,8
F	2,3	7,6
G	0,2	1,2

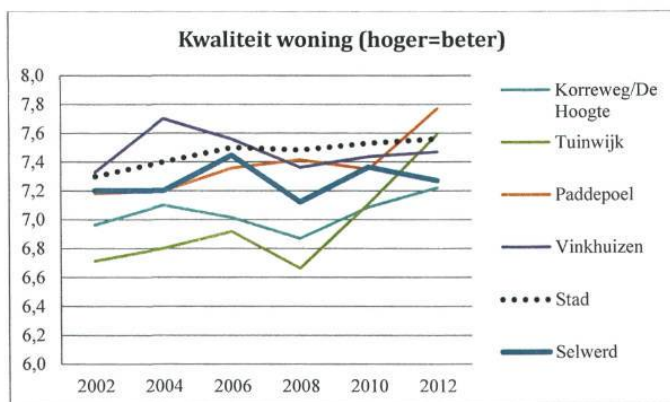
Tabel 2: Energielabels woningvoorraad

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Kaart 2: Energielabels corporatieve woningvoorraad Selwerd

De kwaliteit van de woningen wordt door de Selwerders gemiddeld genomen als (ruim) voldoende beoordeeld (7,3). Wel blijft de wijk met deze score achterlopen op het stedelijk gemiddelde en ziet zij zich gepasseerd worden door omliggende wijken waar de laatste jaren wel in de woningvoorraad is geïnvesteerd (figuur 11).



Figuur 11: Kwaliteit woning (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

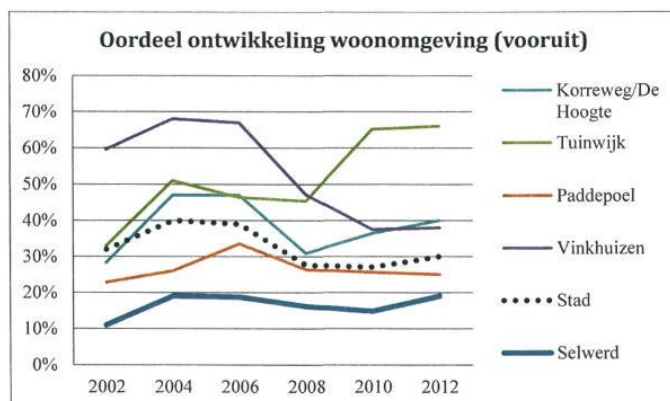
Dat Selwerd op het gebied van huisvesting qua aantrekkelijkheid aan terrein verliest keert ook terug in de cijfers van vastgoedwaarden, huurprijzen en haalbaarheid van woningtoekenning. De gemiddelde WOZ-waarde van de woningvoorraad in Selwerd scoort onder het stedelijk gemiddelde, ook in vergelijking met de waarden van gelijksoortige woningtypen elders in de stad liggen de waarden lager. Eenzelfde beeld is terug te zien bij de corporatieve voorraad met betrekking tot de toekenning van woningen via het in de stad gehanteerde woonruimte verdeelsysteem. Men heeft voor een bepaald woningtype in Selwerd minder punten nodig voor toekenning dan bij gelijksoortige woningtypen elders in de stad.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

● Woonomgeving

De heldere stedenbouwkundige structuur van Selwerd is door de decennia heen één van de grote kwaliteiten van de wijk geweest. De straten en woongebieden zijn ruim opgezet en bieden veel ruimte voor speel- en groenvoorzieningen. Verder wordt de wijk deels omsloten door een groen-blauw strook langs het spoor aan de zuidoostkant en het Selwerder park dat aan de westkant grenst en bij de Mispellaan enigszins de wijk in wordt getrokken. De stedenbouwkundige structuur van alsmede de openbare ruimten in de wijk hebben wel in kwaliteit ingeboet en ogen op bepaalde delen in de wijk verrommeld. Zo is de oorspronkelijke hiërarchie in het stratennetwerk minder zichtbaar, zijn groenstroken op bepaalde plekken in de wijk geasfalteerd ten dienste van parkeerplekken, en zijn de kwaliteit en consistentie van bosschages en groenstroken in en rond de straten verminderd¹⁸.

Hoewel de waardering over de eigen woonomgeving bij Selwerders minder is dan stedelijk, scoort de wijk wel een (ruime) voldoende (een 6,9 waar dit stedelijk een 7,6 bedraagt). Ten aanzien van de mate waarin de woonomgeving zich positief ontwikkeld is de bevolking in de wijk beduidend minder positief, de wijk blijft ook hier achter bij de stad alsook bij de omliggende stadswijken (figuur 12). In deze grafiek is overigens ook duidelijk de invloed van (recente) wijkverbeteringen in andere wijken te zien. Zo waardeert men in Tuinwijk de (ontwikkeling van de) woonomgeving als zeer positief, bij Vinkhuizen heeft deze impuls al eerder plaatsgevonden en stabiliseert zich nu de mate waarin men vooruitgang verwacht.



Figuur 12: Ontwikkeling woonomgeving (vooruit) (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

Over de aanwezige groenvoorziening en het onderhoud ervan is men in Selwerd tevreden (89% en 82%). Ook ten aanzien van het onderhoud van het openbaar grijs in de wijk (speelvoorzieningen, straatmeubilair, wegen e.d.) is men in Selwerd overwegend tevreden, met als enige uitzondering het onderhoud van de trottoirs, welke gelet op het aandeel ouderen in de wijk ook een blijvend en kritisch aandachtspunt is. Op het gebied van verloedering in en het schoonhouden van de wijk is men gematigd positief, wel is bij beide punten een positieve ontwikkeling in de waarderingscijfers te zien. Een aandachtspunt is volgens de Selwerder hierbij nog wel de (soms) aanwezige rommel op straat.¹⁹

¹⁸ Kaderplan openbare ruimte Selwerd

¹⁹ De hier genoemde onderdelen zijn allen afkomstig uit de Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

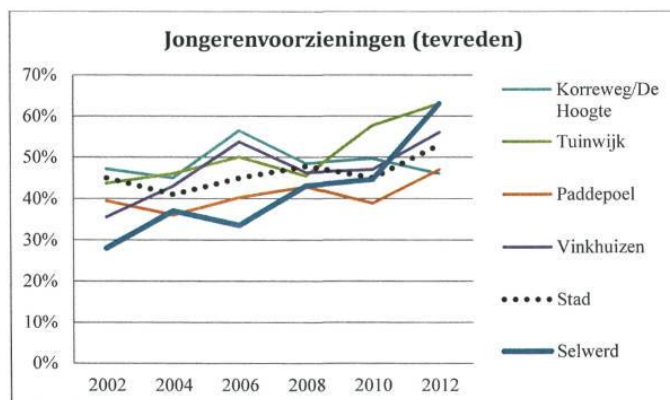
Uit de borgschouw²⁰ die over de gehele stad wordt uitgevoerd komt Selwerd als gemiddeld naar voren. Ook deze schouw toont een (licht) positieve ontwikkeling ten aanzien van (het beheer van) de openbare ruimte in Selwerd.

Voorzieningen

Selwerd kent een breed scala aan accommodaties met voorzieningen voor jong en oud. Het voorzieningsniveau in de wijk wordt door de Selwerders zelf ook doorgaans goed gewaardeerd, veelal beduidend hoger dan stedelijk. Uit de L&V monitor 2012 blijkt dat Selwerd zelfs zeer tevreden is met de ontmoetingsmogelijkheden. In een recent onderzoek²¹ naar gebruik van sociaal-culturele accommodaties in de stad komt voor Selwerd “de Berk” als verreweg de belangrijkste ontmoetingsplek naar voren (32%). Buurt speeltuinvereniging (BSV) Selwerd wordt door 12% van de respondenten belangrijk gevonden en Sonde 2000 door 9%. Op het gebied van tevredenheid over het winkelaanbod en de voorzieningen voor ouderen in de buurt behoort Selwerd zelfs bij de hoogst scorende wijken van de stad.

Twee duidelijke positieve ontwikkelingen zijn te constateren bij de mate van tevredenheid over de speelmogelijkheden en de jongerenvoorzieningen in de wijk, met name op dit laatste onderdeel is een opvallende stijging in waardering te zien (figuur 13). In de afgelopen jaren is op deze terreinen veel geïnvesteerd en gerealiseerd, onder meer tezamen met bewoners en de financiële steun vanuit het budget van het NLA.

Zo zijn er op verschillende plekken over de wijk verspreid speelvoorzieningen geplaatst, waaronder zandbakken en diverse speeltoestellen, is aan de Elzenlaan de Buurt- en speeltuinvereniging Selwerd gevestigd en is het plein rondom CBS De Wegwijzer in het hart van Selwerd grondig vernieuwd. Voor de oudere jeugd in de wijk is onder meer een jongerenplek in het Selwerder park gecreëerd. Op de plek is een trapveldje met twee doelen, twee baskets en een klein open paviljoentje verschenen.



Figuur 13: Jongerenvoorzieningen (tevreden) (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

²⁰ Borgschouw (2012)

²¹ Accomodatienota Blik op de wijk, mei 3013

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

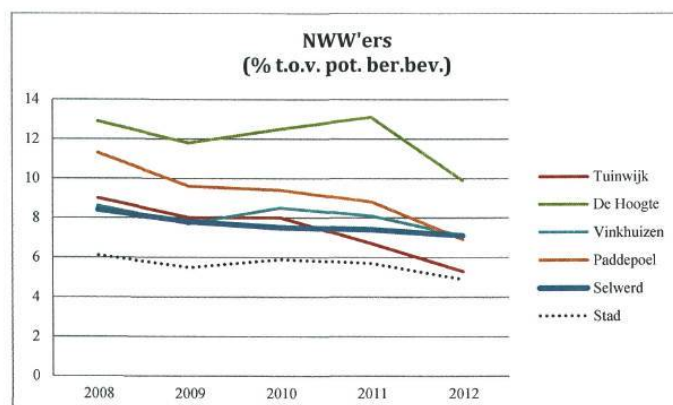
Sociaaleconomische status

Kerngegevens sociaaleconomische status Selwerd (2012)

- potentiële beroepsbevolking: 4.463
- aantal niet-werkende werkzoekenden: 315
- aantal personen met WWB-uitkering: 417

● Werk en inkomen

In 2012 telde de potentiële beroepsbevolking²² van Selwerd 4.463 personen. Het aantal niet-werkende werkzoekenden (hierna NWW'ers) dat ook als zodanig bij het UWV stond ingeschreven bedroeg in datzelfde jaar 315 personen. Dit betekent een aandeel van 7,1% op de potentiële beroepsbevolking van de wijk, waarmee het boven het stedelijk gemiddelde van 4,9% scoort. Het aandeel NWW'ers in Selwerd is in de afgelopen jaren wel afgenomen, hetgeen in de lijn ligt met de stedelijk trend (figuur 14). De omliggende (aandachts)wijken ontwikkelen zich echter op dit gebied positiever en bewegen zich, in tegenstelling tot Selwerd, richting het gemiddelde van Stad.



Figuur 14: Niet-werkende werkzoekenden, UWV Werkbedrijf (2012)

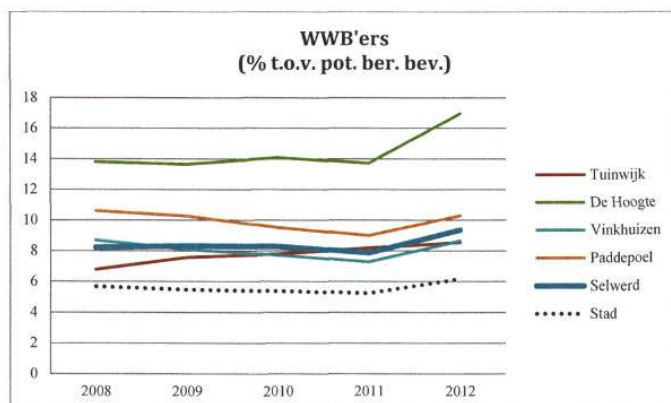
Wanneer de groep NWW'ers wordt bekeken vanuit de verschillende leeftijdenbelegingsgroepen, dan valt te constateren dat de jongste groep van 15 tot en met 22 jaar en de middengroep van 23 tot en met 49 jaar in Selwerd een hoger aandeel binnen het totaal aantal NWW'ers hebben dan stedelijk. De oudste groep, 50 tot en met 64 jaar, heeft een lager aandeel dan stedelijk gezien.

De gemeente specificeert haar beleidsinzet ten aanzien van arbeidsparticipatie aan de hand van drie gradaties in de duur dat men als NWW'er staat ingeschreven. Van de Selwerder groep NWW'ers is 44,8% korter dan een jaar als zoekende ingeschreven. De tussengroep, langer dan 1 jaar zoekende maar korter dan 3 jaar, ligt op 26,7% om. De aandachtsgroep die langer dan 3 jaar zoekende is, en daarmee doorgaans verder verwijderd staat van nieuwe arbeidsparticipatie, omvat 28,6% van het totaal aantal NWW'ers.

²² Onder de potentiële beroepsbevolking worden personen van 15 t/m 64 jaar gerekend.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Het aantal personen in Selwerd dat in 2012 een bijstandsuitkering (hierna WWB) ontving bedroeg 417, een aandeel van 9,3% op de potentiële beroepsbevolking. Het aandeel WWB'ers in de wijk ligt daarmee beduidend hoger dan op het stedelijk niveau (6,2%). In tegenstelling tot het aandeel NWW'ers is het aandeel WWB'ers in de wijk groeiende (figuur 15).



Figuur 15: Personen met een bijstandsuitkering, SoZaWe (2012)

Het gemiddelde bruto inkomen per persoon lag in 2009 in Selwerd op €14.100,-²³.

● Jeugd en onderwijs

In Selwerd staan twee basisscholen, CBS De Wegwijzer en OBS De Pendinghe. De Pendinghe is ondergebracht in de Vensterschool SPT aan de Eikenlaan, tezamen met andere (boven)wijkse voorzieningen zoals zwembad De Parrel, de bibliotheek en een Centrum voor Jeugd en Gezin (CJG²⁴). Verder kent de wijk vier kinderopvangcentra, te weten: Ieneminie, Klein Duimpje, Regenboog en Zonnewind.

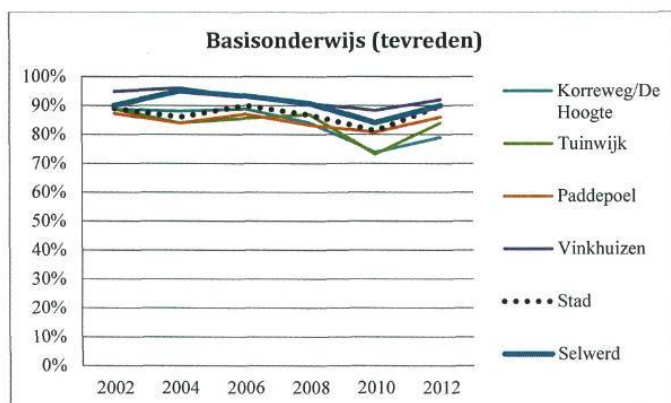
Het merendeel van de kinderen uit de wijk in de leeftijdsgroep 4 t/m 12 jaar gaat naar één van de beide basisscholen. Op De Pendinghe zijn naast kinderen uit de wijk ook veel kinderen afkomstig uit Paddepoel (zuidoost)²⁵. De mate van tevredenheid onder Selwerders over het basisonderwijs is, net als stedelijk, zeer hoog te noemen (90%) (figuur 16). De wijk telt tevens twee middelbare scholen. Naast de Vensterschool staat het Kamerlingh Onnes college, welke een dependance vormt van het Reitdiepcollege. Bij het Noorderstation is het Gomarusscollege gehuisvest, deze school maakt onderdeel uit van een gereformeerde scholengemeenschap.

²³ CBS.

²⁴ In deze centra werken verschillende organisaties op het terrein van jeugdzorg samen om vragen van ouders over opvoeding en ontwikkeling van kinderen te beantwoorden. Daarnaast biedt het CJG een opvoed- en opgroei-praktijk en een sluitende aanpak van zorg.

²⁵ CBS De Wegwijzer telt ca. 280 kinderen, ca. 200 daarvan zijn afkomstig uit de wijk zelf. Het andere deel is grotendeels afkomstig uit omliggende wijken als Paddepoel en De Hoogte. Een deel van de huishoudens waarvan deze kinderen deel uit maken heeft eerder in Selwerd gewoond.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Figuur 16: Basisonderwijs (tevreden), Monitor Leefbaarheid & Veiligheid (2012)

In het stadsdeel Noordwest, waar Selwerd onderdeel van uitmaakt, blijken relatief veel leerlingen (13,2%) hinder van psychosociale problemen te ondervinden.²⁶ Selwerd geldt hierbinnen duidelijk als aandachtsgebied. Professionals in de wijk signaleren dat er onder de jeugd in Selwerd onevenredig vaak sprake is van (emotionele) verwaarlozing. Dit is ten dele een gevolg van de in Selwerd veel voorkomende eenoudersituaties of situaties waarbij de ouders vaak afwezig zijn. Daarnaast bemerken professionals in toenemende mate een zekere onverschilligheid onder ouders aangaande het (ongewenste) gedrag van de eigen 'prinsjes en prinsesjes'. Het gebrek aan aandacht van de ouders leidt er toe dat een grote groep kinderen na schooltijd rond de scholen blijven hangen of zich isoleert op de eigen kamer.

Kansarme kinderen zijn te definiëren naar een ongunstig economisch opvoedklimaat waarbinnen zij opgroeien. Het aandeel kinderen dat opgroeit binnen een eenoudergezin waarvan de ouder ook een WWB ontvangt (op het totaal aantal gezinnen met kinderen in de wijk) is in Selwerd twee maal zo hoog als stedelijk (respectievelijk 15,4% en 7,7%). Alleen De Hoogte (25%), Indische buurt (17,9%) en Kostverloren (19%) scoren op dit terrein negatiever. Kijkend naar de ontwikkeling tonen De Hoogte en Indische buurt een positieve lijn, Selwerd en Kostverloren echter een negatieve.²⁷ Professionals in de wijk (CJG) bevestigen dit beeld en geven aan dat in Selwerd een (te grote) toenemende groep (eenouder) huishoudens met kinderen leeft rond of onder de armoedegrens. Dergelijke huishoudens doen bijvoorbeeld aanspraak op de voedselbank of zitten in de schuldsanering (GKB). Een bijkomend gehoord probleem is dat bepaalde huishoudens door schaamte geen hulpverlening of zorg durven vragen, hierdoor blijft de problematiek achter de voordeur verborgen.

De relatief lage bestedingsruimte van bepaalde huishoudens heeft op meerdere terreinen ongunstige neveneffecten. Doorgaans blijkt het voedings- en leefpatroon bij deze huishoudens ongezonder te zijn. Ook in Selwerd voldoen de kinderen uit met name de kwetsbare gezinnen onvoldoende aan de gestelde voedingsrichtlijnen voor een gezond eet- en drinkpatroon. Professionals signaleren onder meer dat de kinderen te weinig gezond voedsel mee naar school krijgen. Bij zogeheten fruit- en groentedagen vindt er gretig aftrek van (door de school) aangereikt(e) groente en fruit. De Selwerder jeugd is daarnaast, ondanks de

²⁶ GGD (2012) *Feitenblad. De psychosociale gezondheid van de jeugd in de gemeente Groningen*.

²⁷ SoZaWe (2013).

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

aanwezigheid van diverse sportvoorzieningen in de wijk, slechts in beperkte mate verbonden aan een (sport-)vereniging. Naast een gebrek aan beweging heeft dit ook gevolgen voor het sociale leven van de jeugd.

Het gevolg van de combinatie van ongezond eten en te weinig beweging keert ook terug in de cijfers. In de vierjaarlijks gehouden peiling onder jeugd komt naar voren dat het gebied Paddepoel, waar Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk toe gerekend worden, op meerdere onderdelen in negatieve zin afwijkend van het stedelijk gemiddelde scoren. Zo rookt de jeugd gemiddeld iets meer, begint men eerder met het drinken van alcohol en ligt het aandeel kinderen met overgewicht beduidend boven het stedelijke gemiddelde. In de leeftijdsgroep 5 jarigen heeft 20,7% van de kinderen in het gebied overgewicht, stedelijk is dit 13,3%. In de groep 10 jarigen is dit 29,2%, tegen 20,8% stedelijk. Ook professionals in de wijk herkennen zich hierin en stuiten onder meer op problematiek met betrekking tot obesitaskinderen. Niets doet dan ook vermoeden dat Selwerd binnen het analysegebied Paddepoel op het terrein van gezondheid onder jeugd de positieve uitzondering vormt.²⁸

● Welzijn, gezondheid en zorg

Vanuit het gezondheidsbeleid is er niet alleen reden tot bezorgdheid ten aanzien van de jeugd in Selwerd, ook de groep volwassenen (19 jaar en ouder) in de wijk behaalt op meerdere onderdelen negatieve resultaten. Ook hier zijn overgewicht en (een gebrek aan) lichamelijke beweging (al dan niet vanuit het verenigingsleven) terugkerende thema's.

In de onderstaande tabel staan de belangrijkste resultaten uit de Gezondheidsenquête (van 2010) voor Selwerd²⁹ en de stad uiteengezet. De arceringen in de tabel geven aan of er op het betreffende onderdeel (mits bekend) in de wijk of stad sprake is van een positieve dan wel negatieve ontwikkeling binnen het gebied (ten opzichte van het jaar 2006).

Indicator (%)	Paddepoel	Stad
Overgewicht (matig t/m ernstig)	40 *	35
Voldoet gehele jaar aan Nederlandse norm voor gezond bewegen (NNGB)	38 *	45
Lid sportvereniging	29 *	46
Roken	30	23
Overmatig drinken	8	14
Zwaar (binge) drinken	5	12
Voldoet aan norm groente / rauwkost	34	33
Voldoet aan norm fruit / sap	25	28
Ervaren fysieke gezondheid (matig t/m slecht)	19	12
Niet eenzaam	62	64

Tabel 3: Resultaten Gezondheidsenquête (GGD, 2010) (* betreft alleen postcodegebied 9741).

Hoewel het niet direct uit de bovenstaande cijfers is af te leiden, keren geluiden over (sociale) isolatie in combinatie met psychosociale problemen onder een relatief grote groep kwetsbare volwassenen in de wijk veelvuldig terug. Professionals in de wijk geven aan dat het hier niet alleen alleenstaanden, werklozen of de kwetsbare (eenouder-)gezinnen betreft, maar ook bijvoorbeeld ouderen in de wijk.

²⁸ GGD (2010) *Jeugdpeiling* en GGD (2011) *Digitaal dossier JGZ*.

²⁹ Vanwege het lage aantal respondenten zijn de cijfers niet voor alle indicatoren op het postcodeniveau van Selwerd (9741) weer te geven. In de Gezondheidsenquête wordt Selwerd dan ook gerekend tot het analysegebied Paddepoel, net zoals dit bij de Jeugdpeiling is gebeurd.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

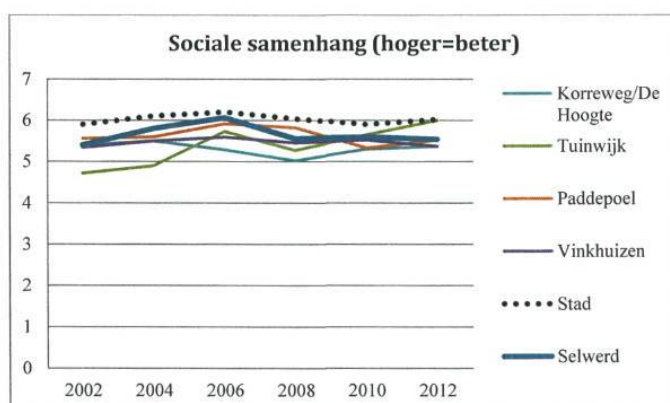
Sociale leefomgeving

Kerngegevens sociale leefomgeving Selwerd (Monitor Leefbaarheid en Veiligheid, 2012)

- sociale samenhang: ...
- overlastcijfer: ...
- onveiligheidsgevoel: ...

● Participatie & betrokkenheid

Selwerd kenmerkt zich, zoals hiervoor aan het licht is gekomen, door een sterk gemêleerde bevolkingssamenstelling, zowel vanuit een sociaal-culturele als sociaaleconomische invalshoek. De grote mate van diversiteit in leefpatronen van bewoners en de toenemende bevolkingsmutaties in bepaalde delen van de wijk zijn de afgelopen jaren van invloed geweest op de sociale structuur in de wijk.



Figuur 17: Sociale samenhang (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

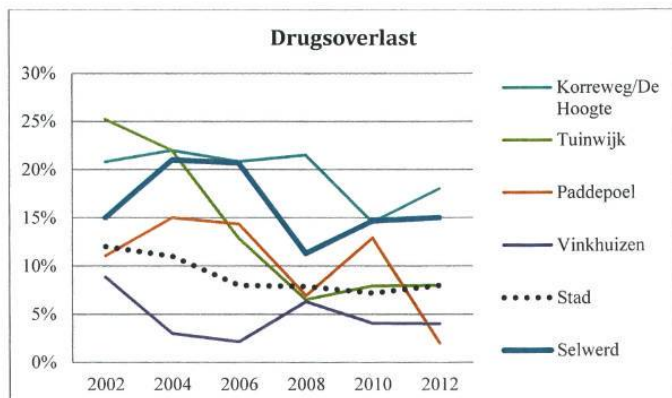
Een sociaal probleem in Selwerd is de mate van onverdraagzaamheid tussen gezinnen in de wijk. Hoewel dit probleem zich deels rond dezelfde gezinnen lijkt te concentreren, constateren leerkrachten dat binnen elke klas kinderen wel zitten waarvan ouders in conflict zijn met andere ouders. Aanleiding voor deze conflicten zijn veelal onderling onbegrip als gevolg van cultuurverschillen en communicatieproblemen (onbekend maakt onbemind), maar ook de gevolgen van ruzies tussen kinderen zelf zijn een veelvoorkomende bron van spanningen. Overigens strekken de culturele conflicten verder dan enkel verstoorde verstandshoudingen tussen autochtone en allochtone bewoners (zo zijn ook spanningen aanwezig tussen bijvoorbeeld huishoudens uit het Oostblok en Afrikaanse culturen).

● Overlast

Onder de oudere jeugd is er sprake van groepen hangjongeren, met name op en rond een pleintje aan de Populierenlaan en Beukenlaan speelt dit, maar ook aan de Elzenlaan ervaart men overlast. Naast overlast veroorzaakt door hangjongeren ervaren bewoners ook andere

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

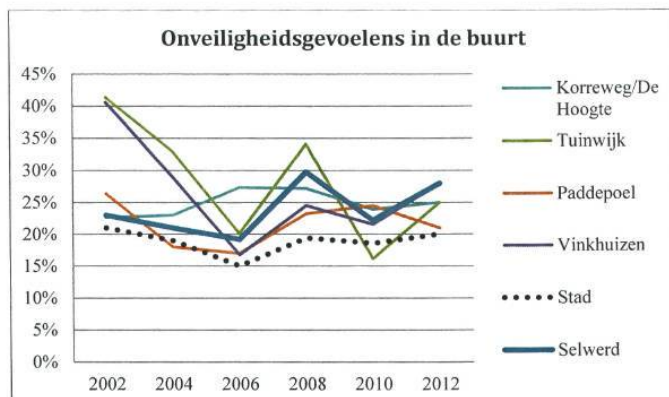
onveiligheidsproblematiek op en rond de pleinen (verkeersveiligheid, 'ongure' personen)³⁰. Hierdoor komt het niet zelden voor dat kinderen genoodzaakt zijn om binnen te blijven, omdat zij niet zelfstandig meer naar speelplekken mogen en de ouders niet mee (kunnen) gaan naar de speelplekken.



Figuur 18: Drugsoverlast (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

● Veiligheid

Het door Selwerders ervaren onveiligheidsgevoel is de afgelopen jaren voortdurend relatief hoog gebleken. Ook uit de laatste bevolkingsenquête (2012) voor de Monitor Leefbaarheid & Veiligheid komt Selwerd naar voren met een hoge negatieve afwijking (28%), buiten het centrum van de stad (33%) scoort de wijk tezamen met Beijum en Vinkhuizen op dit onderdeel het slechtst van de stad (figuur 19).



Figuur 19: Onveiligheidsgevoelens in de buurt (Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2012)

³⁰ Interview met ouders door het CJG.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Op het gebied van verkeersonveiligheid komen de meeste meldingen over de Eikenlaan en de Iepenlaan, met name de kruising van de Eikenlaan en de Kastanjelaan wordt hierbij vaak expliciet genoemd. Het kruispunt wordt bestempeld als onoverzichtelijk en gevaarlijk, zeker voor fietsers. Kijkend naar het aantal verkeersongevallen met schade is te zien dat er tussen 2010 en maart 2013 een 25-tal ongevallen zijn ontstaan op dit kruispunt. Wanneer dit wordt afgezet tegen statistieken van andere kruispunten naar verhouding van verkeersmobiliteit, dan komt het kruispunt niet als gevaarlijk naar voren. Ook verkeersdeskundigen geven aan de inrichting van het kruispunt niet als onveilig te beschouwen. In de eerste maanden van 2013 hebben desondanks twee zware ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt, waardoor de aandacht voor de situatie wel is vergroot.

**Deel B De visie:
Selwerd, perspectieven op de wijk**

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Selwerd, corporatieve en gemeentelijke perspectieven op de wijk

Corporaties: Selwerd, aan zet

Patrimonium

De huidige financiële situatie heeft er toe geleid dat Patrimonium zich, evenals de andere corporaties, heeft moeten bezinnen op de eigen rol en functie als organisatie binnen het publieke domein. Dit betekent dat men zich de komende jaren meer focust op haar primaire taak als woningcorporatie, namelijk 'zich in zetten voor mensen die zich niet zelfstandig in eigen woningbezit kunnen voorzien', en derhalve meer zal terugtrekken uit het sociale domein met de bijbehorende nevenactiviteiten. De visie van Patrimonium is om de mensen in de wijk te voorzien van een aanbod 'van wieg tot graf'. Een belangrijke aandachtgroep is hierin de ouderen, welke een substantieel aandeel binnen het eigen woningbezit vormen, zo ook in Selwerd.

Een centrale positie in de plannen van Patrimonium voor Selwerd betreft de ontwikkeling van het masterplan voor de locatie van Huize Patrimonium. Op deze locatie zal sprake zijn van sloop en nieuwbouw, waarbij een deel van de te ontwikkelende nieuwbouw onder verantwoording van Zinn valt (ca. 120 plaatsen intramurale zorg met een bovenwijkse functie). Patrimonium zelf zal een wooncomplex met ca. 80 zelfstandige woningen realiseren, waarvan een 20-tal voor Zinn (geïndiceerd) zijn bedoeld. Met betrekking tot de inrichting van de directe omgeving van nieuwbouw, in het bijzonder aangaande het thema parkeren, wenst Patrimonium met de gemeente om tafel te gaan. De insteek is om te komen tot een parkinrichting met een wijkfunctie, waarbij het parkeren uit het zich is onttrokken. Daarnaast vormt ook het accommodatiebeleid (verzorgingsfuncties behouden in de wijk; apotheek, huisartsen e.d.) een relevant thema.

De eigen recente beleidsnota voor het strategisch voorraadbeleid (SVB) van de corporatie vormt een belangrijk spoor voor het eigen toekomstig beleid ten aanzien van onder meer beheer, onderhoud en renovatie van de eigen voorraad. Duurzaamheid is één van de thema's die een prominente rol heeft gekregen binnen dit strategisch perspectief. De Berkeflat is aangemerkt voor groot (regulier) onderhoud en wordt fysiek opgewaarderd en daarbij verduurzaamd.

Patrimonium is op dit moment bezig met het in kaart brengen van de verwerking van asbest in het eigen vastgoed.

De Huismeesters

Corporatie de Huismeesters heeft voor de eigen woningvoorraad een grondige fysieke aanpak op het programma staan, zo ook voor een deel in Selwerd. Het betreft hier geen sloop met vervangende nieuwbouw, maar renovatie waarbij isolatieverbetering en (deels) een plattegrondwijziging de kernactiviteiten zullen zijn. In Selwerd is het voornemen om ca. 95 eengezinswoningen en ca. 120 portieketagewoningen aan te pakken. Deze woonblokken bevinden zich in het noordoostelijke deel van de wijk en kennen energiekwaliteit (label F en G). De woningen zijn gekoppeld aan een centrale blokverwarming, waarvan - na onderzoek - is besloten deze niet te handhaven. In de eengezinswoningen is men tevens van plan om het asbest in de woningen te verwijderen.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

De Huismeesters heeft geen voornemens om een deel van de eigen voorraad in Selwerd te verkopen. Bij de eengezinswoningen is dit niet wenselijk, gezien het (krappe) stedelijke aanbod voor deze woningen. Voor de portieketagewoningen is dit enkel wenselijk op blokniveau, dit is echter lastig realiseerbaar.

Nijestee

Corporatie Nijestee maakt voor wat betreft Selwerd op dit moment pas op de plaats. Er zal op de korte termijn geen sprake zijn van sloop met vervanging dan wel renovatie buiten het reguliere onderhoud. De kleine, voormalige seniorenblokjes aan de Eikenlaan zijn afgeschreven en staan weliswaar op de nominatielijst om ter zijner tijd gesloopt te worden, echter is de situatie er nu niet naar om op deze locaties (hoogwaardige) alternatieven te realiseren.

Een deel van de woningvoorraad van Nijestee in Selwerd heeft reeds een kwaliteitsverbetering gehad, onder andere aan de Eikenlaan. Onderdeel van deze renovatie besloeg ook de verbetering van een portieketageblok aan de Iepenlaan. Deze aanpak gold als pilot en krijgt in de toekomst wellicht een vervolg bij gelijksoortige blokken (voorlopig is deze renovatievorm echter 'on hold' gezet). Voor een blok van eengezinswoningen (waar een vijftal huishoudens woonachtig zijn) is de haalbaarheid van kwaliteitsverbetering tegen verantwoorde kosten onderzocht, de resultaten hiervan worden op dit moment nog bekeken en geëvalueerd.

Nijestee heeft in het verleden op bepaalde plekken in de wijk woningen van woonblokken verkocht, op dit moment geldt er een verkoopstop op deze woningen. De vraag of in de toekomst een vervolg wordt gegeven aan deze verkoop wordt verkend. Door het Rijk worden corporaties aangespoord om een deel van de eigen voorraad te koop aan te bieden, zodoende is Nijestee ook genoodzaakt om een deel van het eigen bezit voor verkoop te labelen. Wat dit exact voor de eigen voorraad, en meer specifiek in Selwerd, gaat betekenen is nog niet geheel scherp.

Een groep bewoners in de Gelderseroosstraat heeft een petitie getekend en aangeboden bij Nijestee om aandacht te vragen voor de situatie (specifiek?) in deze straat. De corporatie grijpt dit aan om in het begin van 2013 langs alle bewoners in deze straat te gaan en de situatie scherper te inventariseren. Het biedt tevens een kans om 'achter de voordeur te kijken' bij de eigen huurders, om zo een beeld te krijgen over de eventuele aanwezigheid van meer verscholen problematiek. Aan de hand van de opbrengt van deze ronde zal men kijken of en in welke vorm en mate ingrijpen gewenst is.

Overige ontwikkelingen: Hunzerheem

Het voormalig ouderenzorgcomplex Hunzerheem, waarvan Lefier (voormalig) eigenaar is, wordt verkocht aan een ontwikkelaar en bestemd voor de huisvesting van jongeren c.q. studenten. Het zal gaan om de realisatie van zelfstandige woonruimtes met eigen douche/toilet, waarbij de grootte van de ruimtes rond de minimumnorm zal liggen. Naast zelfstandige ruimtes zal er plaats zijn voor enkele gezamenlijke ruimtes, zoals een washok. Naast discussies over de invulling van de plint, lopen nog gesprekken over het parkeren en de daarbij te stellen normen. Op dit moment wordt het pand nog ingevuld door zowel kraak als antikraak, het streven is om het pand op korte termijn ontruimd te hebben.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Woonmilieus en belevingsgroepen

De woningmarkt in Nederland is eigenlijk altijd een sterk aanbodgerichte markt geweest. Onderzoek naar deze markt en hieruit voortvloeiend huisvestingsbeleid gingen veelal uit van (de ontwikkeling van) sociaaldemografische groepen (gezinnen, ouderen, e.d.), het inkomen en het beschikbare woningaanbod. Met name de naoorlogse uitbreidingswijken zijn ontworpen om binnen een krappe tijdsspanne zo kostenefficiënt te kunnen bouwen om tegemoet te kunnen komen aan de geprognosticeerde bevolkingsgroei. Door schaarste op de woningmarkt stroomden deze wijken altijd snel vol met gezinnen.

De laatste decennia is de woningmarkt zich in toenemende mate gaan ontwikkelen van een aanbodmarkt naar een vragersmarkt. Ook binnen het huisvestingsbeleid wordt hier op ingespeeld en is de aandacht voor de kwalitatieve aspecten van het wonen prominenter geworden. Leefstijl en woonbeleving worden steeds meer erkend als medebepalende factoren met betrekking tot hoe en waar iemand wenst te wonen. Des te meer het woonmilieu aansluit op de woonwensen en -stijlen van huishoudens, des te prettiger men doorgaans het wonen beleefd en de buurt waardeert.

Voorkomend uit de ambitie in het NLA 2.0 om meer aandacht te geven aan de kwalitatieve kant van de woningmarkt is door Groninger corporaties en gemeente de opdracht gegeven aan twee onderzoeks- en adviesbureaus, SmartAgent en KAW Architecten en Adviseurs, om een analyse uit te voeren naar het Groninger aanbod door de bril van de 'vragers'. Het onderzoek 'Woonmilieus in Stad' dient ter aanvulling van reeds bestaande kennis over de woningmarkt en helpt om 'iedereen zoveel mogelijk naar zijn zin in onze stad te kunnen laten wonen'³¹.

Intermezzo leefstijlenmodel SmartAgent en KAW

Het onderzoek steelt op het BSR-model van SmartAgent, dat groepen mensen categoriseert op basis van sociaal-culturele eigenschappen en (woon)wensen en waarden. Schematisch kan dit model worden opgebouwd aan de hand van twee assen, waarbij horizontaal 'ego/plek - groep georiënteerd' en verticaal 'introvert - extrovert' tegen elkaar zijn uitgezet.

Aan de hand van twee door SmartAgent uitgevoerde onderzoeken onder 1.399 Groningers naar woonbeleving is diverse aan personen gekoppelde data omtrent wonen verzameld. Vervolgens is deze data middels clusteranalyse vertaald naar in totaal acht woonbelevingsgroepen. Bij een dergelijke analyse kunnen via een statistische techniek overeenkomstige resultaten uit kwantitatief onderzoek worden gegroepeerd.

Om de spreiding van deze acht groepen te kunnen weergeven over de stad, zijn via 'lookalike analyse' kenmerken c.q. huishoudenprofielen uit deze database gekoppeld aan die uit een huishoudendatabase. Vanuit de expertise van KAW over fysieke woonmilieus is op basis van de enquêtedata ook een vertaling te maken naar woonmilieucriteria en van daaruit een koppeling naar plekken in de stad.

Tenslotte kunnen de match en mismatch tussen wens en aanbod in de stad in beeld gebracht worden. In de navolgende twee kaarten (figuren x en x) staan de verdeling van de Groninger woonmilieus en de huidige spreiding van woonbelevingsgroepen over de stad gevisualiseerd.

De sociaal-culturele invalshoek van het model biedt niet alleen handvatten met betrekking tot fysiek georiënteerde vraagstukken. Ook voor het beter begrijpen en inzichtelijk maken van de elementen uit de sociale leefomgeving van een buurt, en de context waarbinnen deze uiting krijgen, is het model een welkome aanvulling gebleken, bijvoorbeeld op het gebied van

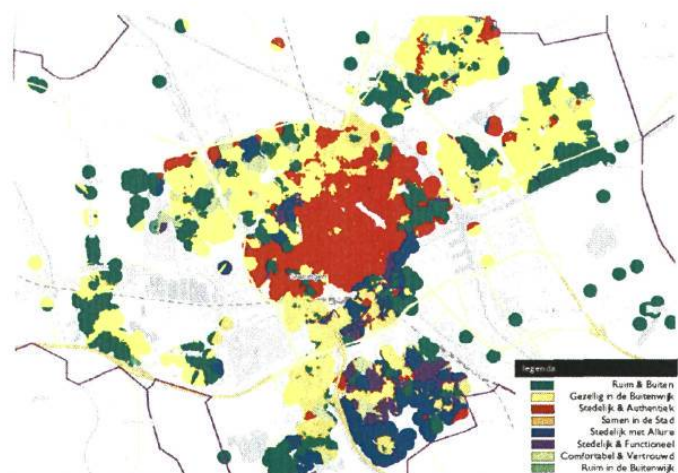
³¹ Naar: Gemeente Groningen (...) *Structuurvisie Wonen*, SmartAgent en KAW (2011: p. 11) *Woonmilieus in Stad*.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

burgerparticipatie en betrokkenheid van en in de wijk. In het navolgende wordt de situatie in Selwerd nader onder de loep genomen.



Kaart 3: Woonmilieus in Stad (SmartAgent en KAW)



Kaart 4: Woonbelevingsgroepen in Stad (SmartAgent en KAW)

De buurten in Selwerd en haar bewoners scharen zich met name onder het gele woonprofiel 'gezellig in de buitenwijk'. De woonbelevingsgroepen die zich tot een dergelijk woonmilieu aangetrokken voelen, wensen het liefst te wonen in een eengezinswoning in een ruim opgezette woonwijk met veel groen. Men hecht er waarde aan dat de woonomgeving netjes onderhouden en veilig is, en zich leent voor veel sociaal contact en het ontplooiën van gezamenlijke activiteiten. De mensen zijn gericht op de groep (familie, buurt of klasse) en zien verbondenheid en vriendschap als belangrijke waarden.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

In het particuliere gedeelte van Selwerd nabij het park en de blauwstrook is ook in beperkte mate de groene woonbelevingsgroep 'ruim in de buitenwijk' te vinden. Deze groep is in tegenstelling tot de gele groep meer introvert en gesteld op rust, veiligheid en zekerheid.

Het woonmilieu boven en rond het winkelcentrum in de wijk valt te karakteriseren onder het geelgroene profiel 'comfortabel en vertrouwd'. De mensen uit de overeenkomstige belevingsgroep zijn veelal enigszins traditioneel en collectivistisch ingesteld. Men hecht er waarde aan - evenals de gele groep - om deel uit te maken van een enigszins gelijkgestemde groep en zich te gedragen naar de normen daarvan. Daarnaast ziet men in eerlijkheid, rust, gezelligheid en solidariteit belangrijke waarden.

Binnen deze groep zijn ouderen opvallend sterk vertegenwoordigd, meer dan de helft is ouder dan 55 jaar. Men wenst doorgaans te (blijven) wonen in de woning die men nu reeds heeft, vanwege de vertrouwde en de contacten. Daarnaast is er de behoefte aan de aanwezigheid van een winkelcentrum en andere voorzieningen als zorg op loopafstand.

In het corporatieve gedeelte (met name de hoge galerijflats aan de rand van de wijk en de lage galerijblokken in Selwerd-oost) zijn ook grijze of 'non-descriptieve' woonmilieus aan te treffen. Deze woonmilieus laten zich niet echt kenmerken door een eenduidig of uitgesproken karakter en voldoen voor geen van de woonbelevingsgroepen overtuigend genoeg aan hun voorkeuren. Dit betekent overigens niet dat het hier per definitie om problematische of impopulaire plekken gaat.

In Selwerd zien we bij deze woningen wel een verminderde populariteit ontstaan bij groepen die veel keuzevrijheid hebben. Desondanks blijven de woningen op dit moment nog goed gevuld, maar doorgaans wel door huishoudens met een lager inkomen (waaronder studenten, werkzoekenden of alleenstaanden). Bijgevolg hiervan is tevens dat de bewoners van deze woonblokken binnen verschillende woonbelevingsgroepen vallen, hetgeen soms tot spanningen kan leiden tussen bijvoorbeeld extraverte bewoners en bewoners die meer op privacy gesteld zijn. Zo zien we in deze buurten - naast de gele en groene groepen - ook de rode groep 'stedelijk en authentiek' (veelal studenten) en de oranje groep 'samen in de stad' terug. Deze beide groepen zijn doorgaans extravert en zien juist een gevarieerde, levendige omgeving als een verrijking.

Het merendeel van de (traditionele) Selwerder bewoners is groepsgeoriënteerd en hecht veel waarde aan een duidelijk aanwezige sociale structuur in de buurt. Door toenemende verhuisfrequenties in met name bepaalde corporatieve blokken is deze structuur de laatste jaren wel onder druk komen te staan. Met name de lang gevestigde bewoners in de wijk (oudgroen) ervaren deze mutaties en de afname van vertrouwde sociale contacten als onprettig. De analyse Woonmilieus in Stad en het beeld wat hieruit naar voren komt ten aanzien van Selwerd is ook verkend met de professionals in de wijk. Zij herkennen het beeld en zien de risicofactoren terug in de bepaalde buurten in de wijk.

De afname in cohesie en soms oplopende spanningen zijn echter niet alleen terug te voeren op de diversiteit in en versnippering van woonbelevingsgroepen als gevolg van de nieuwe instroom. De professionals zien ook een toename in 'zwak' geel. Het gaat hier om sociaaleconomische kwetsbare groepen die weliswaar waarde hechten aan een sociaal netwerk, maar die door de eigen situatie moeite hebben om goed aansluiting te krijgen met de maatschappij en hierdoor juist in een sociaal isolement dreigen te geraken.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Bereikbaarheid

Selwerd is aan drie zijden begrensd door een nationale verkeersstructuur - de ringweg en de spoorlijn - en heeft zelfs een eigen NS-station. De ontsluitingen voor wegverkeer en openbaar vervoer zijn goed met een eigen oprit en afslag op de Ringweg, een NS-station aan de zuidkant van de wijk en de bussen over de Eikenlaan. Toekomstige investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (het alternatief voor de Regiotram) zorgen voor hoogfrequente verbindingen met Zernike, het UMCG, de Binnenstad, het Stationsgebied en het Europapark. De doorkoppeling van de regiotreinen op het Hoofdstation maakt het straks mogelijk om zonder overstap naar bestemmingen ten oosten van Groningen te rijden. De fietsstructuur mist aan de noordzijde een dwarsverbinding langs de ringweg. Dit is een ontbrekende schakel in ons stedelijke netwerk. Fietsverkeer naar Zernike verplaatst zich op drie manier vanuit het Zuiden: langs het Reitdiep, over de Prinsesseweg en Zonnelaan en over de Kerklaan langs de westkant van Selwerd. Via de nieuwe Bessemoerstrook kan straks een vrijliggend fietspad als derde route naar Zernike worden gemaakt. Dit is zowel vanuit stedelijk perspectief (spreiding van fietsverkeer) als het perspectief van een optimale wijkontsluiting een interessante optie. De parkeerdruk ten slotte is laag. Er is geen vraag naar betaald parkeren in Selwerd.

Sociaal-culturele accommodaties

We constateren dat er voor een relatief kleine wijk als Selwerd (6400 inwoners) veel gesubsidieerde accommodatieruimte beschikbaar is (BSV Selwerd, de Berk en Sonde 2000). Dat is voor ons aanleiding om te gaan prioriteren wat betreft de gemeentelijke subsidie³². Uit de wijkpeiling komt naar voren dat het bereik van BSV Selwerd laag is, ook onder kinderen, en dat de accommodatie minder goed draait. De locatie is afgelegen. Uit de wijkpeiling blijkt verder dat de Berk verbeterd is met een verbouwing en een nieuw bestuur dat nieuwe activiteiten organiseert, gericht op een breder bereik. Er komen veel ouderen, maar ook allochtone bezoekers en jongeren. De Berk is centraal gelegen, vlakbij het winkelcentrum. Voor kinderen worden naschoolse activiteiten georganiseerd in samenwerking met de Christelijke Basisschool de Wegwijzer (uitbreiding van deze functie...). Mede gelet op de uitkomsten van de leefbaarheidsmonitor en de ontwikkelingen in de wijk, constateren wij dat ontmoeting en participatie (van volwassenen) in Selwerd vooral plaats vindt in De Berk. Voor de jeugd wordt onderzocht wat de verdere mogelijkheden zijn in CBS de Wegwijzer. Binnenkort start het proces van wijkvernieuwing op uitnodiging in Selwerd. In dit proces gaan we met de bewoners en overige betrokkenen onderzoeken hoe de ontmoetingsfunctie in de wijk in samenhang met elkaar en binnen de kaders van het recent vastgestelde gemeentelijke beleid, gestalte kan krijgen.

Kwetsbare groepen

Jeugd en onderwijs

Vanuit het integraal jeugdbeleid is het streven om kinderen een goede start binnen het onderwijs te kunnen laten maken. Een belangrijke risicofactor bij kinderen voor de belemmering van een succesvolle (start van de) schoolloopbaan is de aanwezigheid van een taal- en ontwikkelingsachterstand. Een dergelijke achterstand blijkt doorgaans moeilijk in te lopen zonder extra inspanningen en begeleiding. Om de onderwijskansen van kinderen zoveel

³² Accomodatienota Blik op de wijk, mei 3013

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

mogelijk te versterken wordt ingezet op effectieve taal- en ontwikkelingsprogramma's gedurende de voorschoolse en vroegschoolse periode, de VVE-programma's.

Vanuit landelijk onderwijsbeleid worden scholen financieel ondersteund ter bevordering van de kansen van kinderen uit kwetsbare huishoudens, waarbij de verdeelsleutel van gelden stoelt op het aandeel kinderen met een leerling-gewicht op een school. Deze indicering was aanvankelijk gebaseerd op een combinatie van etnische en opleidingskenmerken van het huishouden waarvan het kind deel uit maakt. Inmiddels is dit beperkt tot enkel het opleidingsniveau van de ouders, waardoor de ratio kinderen met een leerling-gewicht op scholen veelal zijn gedaald.

Selwerd scoort hoog als het gaat om het aandeel kinderen geïndiceerd met een leerling-gewicht. De Pendinghe behaalt met 53% het hoogste aandeel van de stad, De Wegwijzer zit met 12% op het stedelijk gemiddelde³³. Hoewel De Wegwijzer relatief goed scoort, zeker in vergelijking met De Pendinghe, is de groep risicokinderen volgens de leerkrachten van de school desondanks ook hier zorgwekkend. Zo kunnen kinderen met (groot-)ouders die de Nederlandse taal niet (voldoende) beheersen een taalachterstand oplopen, waardoor zij in aanmerking (zouden moeten?) komen voor een VVE-programma.

Naast een taal- en ontwikkelingsachterstand is ook een verhoogd risico op de aanwezigheid van psychosociale problemen bij kinderen een ongewenst bijgevolg van een ongunstig opvoedklimaat. Negatieve omgevingsgebonden factoren als sociaaleconomisch kwetsbare en onveilige buurten dragen bij aan een verhoogd risico op dergelijke problematiek onder jeugd. Tevens toont onderzoek dat kinderen uit achterstandsbuurtten zelf niet alleen meer problemen hebben, maar dat ook de ouders van deze kinderen in dergelijke buurten meer stress ervaren bij het opvoeden dan elders.

Gezondheid, welzijn en zorg

In Samen Gezond in Stad (SGiS) is één van de sporen de Gezonde Wijk. Het gaat om extra investeren in wijken waar relatief veel mensen wonen met een substantiële gezondheidsachterstand. Het doel is o.a. om in de wijken Paddepoel, Selwerd, Tuinwijk, Korrewegwijk, de Hoogte en Vinkhuizen samen met de wijkorganisaties en wijkbewoners de gezondheids-thema's vast te stellen en op te nemen in het wijkprogramma. Het andere spoor wat aansluit bij Selwerd is de Gezonde Jeugd.

SGiS wil op wijkniveau onze visie op gezondheid als parallel belang introduceren en de organisaties en beleidssectoren die in de wijk actief zijn voorzien van informatie. Op hetzelfde niveau (wijk) zet het een bewustwordingsproces in gang, waarbij de bewoners van de wijk worden betrokken. Het doel is om ook op wijkniveau voldoende draagvlak voor gezondheid te creëren en voldoende bereidheid om aan gezondheid bij te dragen. SGiS wil de wijkbewoners stimuleren om zelf suggesties te doen voor het verbeteren van de gezondheid in de wijk en het verminderen van de gezondheidsachterstanden. Hiervoor moet hun wensen en mogelijkheden bekend zijn.

Als we in de toekomst kijken dan zien we bewoners die ongeacht een hun achtergrond of leeftijd die in zichzelf geloven, gezonde keuzes kan maken voor zichzelf (en zijn gezin), een openbare ruimte die uitnodigt om te bewegen en te ontmoeten, een wijk waarin kinderen opgroeien die uitgroeien tot participerende burgers. Selwerd wordt weer een wijk waar je graag wil wonen omdat het er veilig is, er onderlinge saamhorigheid is, waar jezelf kan

³³ Elker (2012).

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

ontwikkelen en waar je gezellig met je buren kan deelnemen aan het jaarlijkse oogstfeest van de (kinder)moestuin met een bbq na. Selwerd wordt een wijk die klaar is voor de toekomst waarin het weer meer aankomt op het spreekwoordelijke een goede buur is beter dan een verre vriend.

Dit meet de gemeente Groningen bijvoorbeeld af aan dalende overgewichtcijfers (of niet verder toenemend/stabiliserend), dalende criminaliteitscijfers, minder kansarme kinderen, kinderen die opgroeien in een veilig opgroeiklimaat, ouderen die langer thuis kunnen blijven wonen en de tevredenheid over de eigen woonomgeving stijgt. Daarom wordt ingezet op projecten als de vreedzame wijk, Selwerd op je gezondheid, Rondje Selwerd, de buurtkamer en de wijkonderneming. Dit doen we omdat we geloven dat dit type activiteiten bijdraagt het behalen van onze doelstelling omdat ze inzetten op het verbeteren van de fysieke omgeving, de sociale samenhang en participatie en veiligheid in de straat/buurt/wijk.

De verschillende thema's hebben een grote onderlinge samenhang. Als ingezet wordt op opleidingsniveau heeft dit ook effect op de hoeveelheid kansarme kinderen. "Actief in de buurt" en "oogje in het zeil houden" hangen samen met sociale samenhang in de buurt en de zorgindicatie WMO. Al deze samenhangen, maken duidelijk dat met het inzetten op parallelle belangen, ook in de fysieke en sociale omgeving, veel thema's op een hoger plan getild kunnen worden.

Als bovenstaande vertaald wordt naar projecten zijn er combinaties te maken op het gebied van overgewicht (overgewicht, overgewicht kinderen en kansarme kinderen (en zorgindicatie WMO): projecten rondom voeding en beweging zoals pluktuinen/moestuin (Eetbare Stad), "Rondje Selwerd", spelcontainers, de buurtkamer en de inrichting van het park rondom het nieuwe huize Patrimonium (beweeg- en speeltuin).

Bewegen biedt mogelijkheden voor het verbinden met het fysieke gedeelte van het kompas, kwaliteit openbare ruimte (parallele belangen). De opzet van de wijk biedt daartoe ook allerlei mogelijkheden net als voor pluktuinen/moestuinen. Door bewoners verantwoordelijk te maken voor de kwaliteit van hun woonomgeving biedt je ook mogelijkheden om hun betrokkenheid bij hun wijk te vergroten. Dit kan door bijvoorbeeld door hen zelf speeltuinen e.d. te laten aanleggen en onderhouden (met toezicht i.v.m. allerlei eisen) en zo zijn er nog een heleboel ideeën te bedenken, maar dat kan beter in samenspraak met de bewoners worden uitgedacht.

Vinkhuizen op je gezondheid biedt ook mogelijkheden voor Selwerd, zet in op bestrijden overgewicht en het betrekken van inwoners en ondernemers bij hun wijk. Hierbij zijn veel studenten ingezet, hier is een link te maken met de te schrijven notitie over inzet van studenten in de wijk. De schoolsportclub verenigt ontmoeten en bewegen in zich.

Om de sociale samenhang en psychosociale gezondheid te verbeteren kan bijvoorbeeld worden ingezet om Nait soez'n in plaats van uit incidenteel geld uit structureel geld te financieren en kan het KOEK-project uitgebouwd worden naar een grotere doelgroep. Ook het inzetten op het terugdringen van armoedeproblemen en de Vreedzame wijk/straat dragen hier aan bij.

Uit het stuk van de MJD, Humanitas en Stiel, "Buurtwelzijn Selwerd 2013" komt naar voren dat er onverdraagzaamheid bestaat tegenover andere culturen, Samen Koken zoals in Beijum brengt mensen bij elkaar zodat de sociale cohesie verbetert, leert bewoners gezonder te koken en dit heeft ook weer effect op de kinderen. Dit biedt kansen om met elkaar mee te denken zodat we niet dezelfde dingen gaan doen, maar elkaar juist kunnen versterken.

Aanknopingspunten om het de psychosociale gezondheid van de jeugd te verbeteren zijn onder andere het inzetten op maatregelen/interventies gericht op het verbeteren van de

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

sociaaleconomische omstandigheden en de woonomgeving van kinderen en jeugdigen zoals het bestrijden van armoede, het bevorderen van participatie, aandacht voor sociale veiligheid, het stimuleren van sport en bewegen en het de inrichting van de openbare ruimte. Interventies moeten zich niet alleen richten op de jeugd zelf maar ook op de ouders en de sociale omgeving (school en buurt).³⁴

Aansluiting wijkvernieuwing en uitvoering Buurtwelzijn, CJG en Vensterschool

De huidig ingezette werkwijze van Buurtwelzijn, CJG en Vensterschool biedt een goede basis voor de sociale wijkvernieuwing. Het sluit goed aan bij de opgave voor Selwerd.

In de wijkplannen Buurtwelzijn wordt gewerkt vanuit vier beleidsprioriteiten:

- Bewoners hebben meer netwerk, sociale vaardigheden, kennis en mogelijkheden om deel te nemen aan (nieuwe) activiteiten van ter bevordering van hun eigen ontwikkeling.
- Door integrale samenwerking is er meer ontmoeting en betrokkenheid tussen bewoners onderling en in de wijk. Wijkbewoners voelen zich medeverantwoordelijk voor hun wijk en buurt.
- Bewoners participeren in de toekomstvisie van Selwerd door mee te denken en mee te doen.
- Bewoners participeren mee rondom de thema's gezondheid en bewegen

In het wijkplan van het CJG worden 5 speerpunten aangegeven:

- Vraaggericht werken CJG medewerkers
- Eenduidig aanbod door samenwerking met partners in de wijk, preventief en hulpverlenend
- Zorgstructuur binnen het CJG door ontwikkelen (leerfabriek)
- Groepsconsulatiebureau organiseren
- Triple Niveau 3 behouden en onderhouden. Aanbod Triple P Teens onderzoeken.

In de Vensterschool SPT wordt gewerkt vanuit de in de nota Nieuwe Vensterschool' gewerkt vanuit de aangegeven pijlers:

- Doorgaande lijn met daarin opgenomen het VVE programma, opvoeding, binnen en buitenschools leren.
- Zorg met interne en samenwerking met externe zorgstructuur, preventieve zorgprogramma's
- Ouderbetrokkenheid met daarin opgenomen bv de inzet van brugfunctionarissen

De beleidsprioriteiten, speerpunten en pijlers worden jaarlijks uitgewerkt tot een concreet programma.

De organisatie van de Vensterschool SPT heeft zich dit schooljaar qua organisatie en uitvoering georganiseerd in de lijn van de nota Impuls Vensterscholen'. En is gestart met het uitwerken van jaarplannen onder regie van de schooldirecteuren. De ontwikkeling van drie 'smalle vensterscholen'. Gezamenlijk worden de 'schooloverstijgende thema's afgesproken, zoals bv de ontwikkeling van de Vreedzame Wijk.

Het is wenselijk om meer vanuit een krachtig team te gaan werken. En willen voor stellen om vanuit een wijkteam Selwerd te gaan opereren. En de Pve's van de uitvoerende instellingen

³⁴ Uit: Feitenblad, De psychosociale gezondheid van de jeugd in de gemeente Groningen, november 2012

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

samen te voegen. En de komende jaren vanuit één integraal uitvoeringsplan/ programma van eisen te gaan werken. De schooldirecteuren hebben hierin een andere rol. Vanuit de gemeente hebben wij geen regie op het opstellen van hun eigen jaarplan Vernieuwde vensterschool. De wijk Selwerd heeft wel belang bij een krachtige Vernieuwde Vensterschool. Ondersteuning waar nodig, een goede aansluiting en samenwerking is dus wenselijk.

De focus in de uitvoering van de programma's in de wijk Selwerd zal meer moeten liggen op de beweging die we in Selwerd op gang willen brengen. We sluiten aan bij hetgeen goed werkt. We laten los wat niet in de beweging past. En vernieuwen waar nodig.

Jongeren, huisvesting en leefstijlen

Studenten en de stad zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, ca. 35.000 studenten (inclusief de buitenlandse) zijn in de stad zelf woonachtig. Voor het karakter van de stad en de Groninger economie zijn zij van groot belang. Het beleid inzake jongerenhuisvesting staat dan ook sinds jaar en dag hoog op de gemeentelijke agenda.

Het beleid richt zich enerzijds op het aanbieden van voldoende (kwalitatieve) huisvestingsmogelijkheden voor deze groep en anderzijds op het waarborgen van voldoende spreiding waardoor het evenwicht in de buurten behouden blijft. Dit laatste gebeurt met een reguleringsmaatregel die een norm stelt van maximaal 15% particulier kamerverhuur per straat. Het betreft hier woningen die worden verhuurd aan 3 of meer studenten in panden met 4 of meer kamers, en waar een onttrekkingsvergunning voor geldt. Kamerverhuur in woningen met minder dan 3 studenten of minder dan 4 kamers volstaat zonder onttrekkingsvergunning en wordt niet in de 15% normering meegenomen.

De laatste jaren wordt de 15% norm steeds meer ontweken, hetzij met illegale kamerverhuur, hetzij met woningsplitsing. Sinds 2011 is de gemeente de controle aangaande illegale kamerverhuur gaan intensiveren. Met betrekking tot onwenselijke woningsplitsing heeft het College besloten dat straten die 'op slot' staan vanwege de bereikte 15% norm, ook op slot blijven staan indien er door woningsplitsing nieuwe ruimte zou ontstaan binnen deze 15% norm. Om woningsplitsing zelf tegen te gaan, is momenteel geen gemeentelijke instrumentarium voorhanden. Voor de zomer van 2013 wordt een voorstel aan College en Raad voorgelegd om ook woningsplitsingen te reguleren.

Naast regulering van particulier kamerverhuur en mogelijk toekomstig ook woningsplitsing, zet de gemeente tezamen met corporaties en andere ontwikkelaars in op het toevoegen van nieuwe, zelfstandige wooneenheden voor deze doelgroep op daarvoor geschikt geachte locaties, om zo een aantrekkelijk alternatief te bieden voor particuliere kamerverhuur. Met de manifestatie BOUWJONG is de aanzet gegeven om de komende jaren een substantieel aantal kwalitatief hoogwaardige en betaalbare jongereneenheden aan de voorraad toe te voegen. Tot eind 2013 gaat het om ca. 1400 (tijdelijke en permanente) eenheden die onder deze noemer worden gerealiseerd.

Hoewel Selwerd niet als een typische studentenwijk te rekenen valt, zoals de oude buurten in en rond de binnenstad, is Selwerd voor studenten vanwege de ligging en de gemiddelde huurprijs een aantrekkelijke wijk om te wonen. Men zit dicht bij het centrum, uitvalswegen en het station, en het onderwijs op het Zernike. Daarnaast zijn winkels en een breed scala aan andere voorziening in de wijk zelf aanwezig. De drie studentenflats van Lefier aan de rand van de wijk zijn betaalbaar en goed beschikbaar, en daardoor voor met name ook buitenlandse studenten aantrekkelijk.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Bij het vrijkomen van eengezinswoningen in de particuliere voorraad van de wijk zijn ook woningen opgekocht en via particuliere kamerverhuur bewoond door studenten. Deze ontwikkeling werd echter door een deel van de Selwerders als een niet wenselijke beschouwd. In 2010 is in afwachting van de plannen voor wijkvernieuwing besloten de afgifte van onttrekkingsvergunningen voor kamerverhuur in Selwerd tot nadere orde op te schorten. Volgend op de actuele visie op jongerenhuisvesting en het belang stedelijk één norm te blijven hanteren teneinde rechtsongelijkheid te voorkomen, beschouwt de gemeente het onwenselijk de tijdelijke opschorting van vergunningen in Selwerd zonder meer te continueren.

De gemeente hecht er veel aan om de leef- en woonkwaliteit in Selwerd te behouden en waar mogelijk verbeteren, zeker in het licht van de aanstaande ontwikkelingen in de wijk. Jongeren vormen een even waardevolle bevolkingsgroep als alle andere en brengt deze groep ook nieuwe potenties met zich mee. Zo kunnen studenten, met hun specialistische kennis, creativiteit en energie, ook een waardevolle bijdragen leveren in de aanpak en verdere ontwikkeling van de wijk.

Met de herontwikkeling van Hunzerheem voor jongerenhuisvesting wordt voorzien in een nieuw alternatief voor kamerverhuur in de wijk. De gemeente realiseert zich desondanks dat kamergewijze bewoning kan ontstaan op een schaal en op locaties in de wijk die voor direct omwonenden niet wenselijk is. De gemeente wil echter niet vanuit de huidige beleidsvisie met gemeentelijke regelgeving tegemoet komen aan specifieke wensen van eigenaar-bewoners om op complex- c.q. blokniveau bepaalde doelgroepen te weren. Dit maatwerk is wel te organiseren door initiatief van de eigenaar-bewoner(s) zelf. Als bewoners kan men onderling gemaakte afspraken met voorwaarden vastleggen in VvE-overeenkomsten of in contracten. Een keerzijde van dergelijke voorwaarden is het spanningsveld dat mogelijk zichtbaar wordt tussen algemeen beperkende regels enerzijds en het individuele belang anderzijds.

Om de grenzen ten aanzien van regulering op een aanvaardbaar niveau te kunnen houden, zijn gemeentelijk flankerende maatregelen vastgesteld om eventuele ongewenste effecten te kunnen beperken. Zo wordt met de campagne 'leven in stad' getracht bewustzijn te creëren bij zowel studenten als andere stadjes over het feit dat zij gezamenlijk in een stad leven. Er is binnen deze campagne geld beschikbaar gesteld voor onder meer het houden van micro-campagnes (€ 500,- per campagne) met als doel de ontmoeting tussen studenten en andere stadjes te bevorderen. De voorgenomen activiteit dient minimaal op het niveau van de straat te zijn, maar kan ook op buurt-, wijk- of zelfs stadsniveau plaatsvinden. Tevens dient er over te worden gecommuniceerd.

Een veel gehoord overlastprobleem, ook in Selwerd, is het rondslingeren van fietsen in de straten. Om dit tegen te gaan in met name de straten waar sprake van veel jongerenhuisvesting is een gemeentelijk budget ter beschikking gesteld waarmee iedere burger een aanvraag kan indienen voor het plaatsen van fietsklemmen. In 2012 is door de Raad hiervoor extra budget beschikbaar gesteld.

Ouderen, huisvesting en zorg

Aangezien er veel ouderen in Selwerd woonachtig zijn, en de groep ouderen van 65 t/m 79 jaar in de komende ook verder zal groeien, zijn welzijn, gezondheid en zorg beleidsthema's die nadrukkelijk aandacht vragen. Ook het huisvestingsvraagstuk speelt hierin een belangrijke rol, temeer daar er met de ontwikkeling op de locatie van Huize Patrimonium concrete en voor de wijk ingrijpende veranderingen te wachten staan.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

De algehele trend is dat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, deels uit nood geboren. De stap richting een verzorgingstehuis wordt steeds moeilijker, zo niet onmogelijk. Het extramuraliseren van de lichtere zorgzwaarte pakketten (ZZP 1 t/m 4) zal langzamerhand de traditionele verzorgingstehuizen doen laten verdwijnen, waardoor ouderen (waaronder ook de groep van 75 jaar en ouder) meer en meer aangewezen zullen worden op zorg aan huis. Het betekent ook dat ouderen vroegtijdig moeten gaan nadenken over hun toekomst en de mogelijkheden hierin met betrekking tot de huidige woning, in hoeverre is deze geschikt of geschikt te maken voor toekomstige (zorg)behoeften. Dit geldt overigens niet alleen voor ouderen, ook cliënten in bijvoorbeeld de gehandicaptenzorg zullen minder vaak intramuraal verzorgd kunnen worden en zullen daardoor langer zelfstandig moeten blijven wonen.

Uit onderzoek blijkt dat ouderen veelal onvoldoende op de hoogte zijn van de ontwikkelingen en (on)mogelijkheden op het gebied van huisvesting en zorg. Tegelijkertijd maken ouderen zich zorgen over hun toekomst, zo ook in Selwerd. Informatievoorziening op dit terrein is waardevol, zowel met betrekking tot woningaanpassing dan wel verhuizing als aanvullende ondersteuning en zorg (al dan niet aan huis). Hier liggen mogelijkheden als ook verantwoordelijkheden voor corporaties, zorgaanbieders en de gemeente, bijvoorbeeld in het organiseren van voorlichtingsbijeenkomsten of gerichte dienstverlening.

Veel ouderen in Selwerd wonen reeds geruime tijd in de wijk en geven bovendien aan graag in de wijk te willen blijven wonen, ook als zij moeten verhuizen naar een andere woning vanwege ongeschiktheid van de huidige woning. In een door Zorgen voor Morgen vervaardigde analyse blijkt dat het woningaanbod voor ouderen in alle categorieën voldoende aanwezig is in Selwerd. Met de toekomstige nieuwbouw van ZINN en Patrimonium op de huidige locatie van Huize Patrimonium zal het kwalitatieve aanbod voor ouderen worden versterkt. Hierdoor ontstaan mogelijk nieuwe kansen voor doorstroming in de eengezinswoningen in de wijk, al is het aanbod van ZINN gericht op ouderen met de zware zorgzwaarte pakketten en daardoor van een meer bovenwijks karakter. De ongunstige woningmarkt zorgt er echter nu al voor dat ouderen hun particuliere woning moeilijk kunnen verkopen. Creatieve financieringsmogelijkheden als Verzilverd Wonen kunnen hierin wellicht oplossing bieden.

Doordat ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, neemt het beroep op diensten als tuinonderhoud, kleine klussen in en om het huis, boodschappen en administratieve hulp toe. Ondanks de toenemende behoefte aan diensten binnen welzijn en zorg zal het (formele) beroep op diensten daarentegen steeds minder vaak worden toegezegd. Burgers zullen zodoende vaker eerst een beroep moeten doen op 'nuldelijnondersteuning', ook om de sterk stijgende kosten voor zorg enigszins te ontzien. Het aanboren van (nieuwe) krachten in de wijk, bijvoorbeeld de groep studenten, biedt op dit terrein perspectief. Dagbesteding vormt een belangrijk instrument om ouderen in de wijk te voorzien van dagelijkse structuur en te ondersteunen bij het zelfstandig wonen. Nu dit onder een flinke bezuiniging vanuit de AWBZ wordt overgebracht naar de WMO zullen nieuwe vormen voor dagbesteding moeten worden verkend. Tezamen met zorgaanbieders moeten alternatieven worden aangewend, bijvoorbeeld met vrijwillige inzet uit de wijk. Buurtwelzijn kan hierin een ondersteunende rol vervullen.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Overlast en veiligheid

Selwerd wijkt op het gebied van feitelijk geregistreerde meldingen van overlast dan wel aangiften van gewelds- of vermogensdelicten niet significant af van andere stadswijken, zo blijkt uit data van het meldpunt overlast en de politie. Enige uitzonderingen vormen hierin het hoge percentage fietsendiefstallen in de wijk, hetgeen een sterke correlatie heeft met de locatie van het Noorderstation. Desondanks vraagt de wijk met betrekking tot overlast en veiligheid op onderdelen wel de nodige aandacht. Naast voortzetting van reguliere overlast- en veiligheidspreventie in de wijk menen gemeente, politie en veiligheidshuis met name extra te moeten inzetten op het verhogen van het veiligheidsgevoel bij de bevolking van Selwerd. De mate waarin men onveiligheid ervaart is bij Selwerders beduidend hoger dan stedelijk. Eenzelfde beeld is zichtbaar wanneer het gaat om (vermeend) drugsoverlast. Ook op dit terrein scoort Selwerd hoog, al geeft de politie te kennen dat dit (ook in vergelijking met andere wijken) niet geheel correspondeert met het aantal daadwerkelijk waargenomen strafbare feiten in de wijk. Overigens is naar aanleiding van dit signaal van de bevolking wel een hierop toegespitst drugspreventieteam actief in Selwerd.

De mate van (on)veiligheidsgevoelens bij bewoners worden sterk beïnvloed door de ervaren kwaliteit van de directe leefomgeving, zowel op fysiek als sociaal vlak. Het gaat hier dan om aspecten als 'schoon, heel en veilig' van de eigen straat, maar ook de wijze waarop men de sociale structuur in de eigen omgeving ervaart en de positie die zij zelf binnen deze structuur innemen spelen hierin een belangrijke rol ('onbekend maakt onbemind'). Een andere factor die veelal van invloed is op het gevoel van (on)veiligheid is de situatie dag of nacht, dan wel respectievelijk licht of donker.

Naast het inzetten op het verkleinen van de afstand tussen de verschillende sociaal-culturele en sociaaleconomische achtergronden in de wijk, zijn er nog een aantal speerpunten te benoemen waarmee tezamen met de Selwerders zelf de (sociale) veiligheid in de wijk kan worden verhoogd. Door bewoners te betrekken bij de aanpak, en bewust te maken van de eigen invloed die zij kunnen hebben op hun eigen veiligheid en die van hun omgeving, kan toezicht worden verbeterd, kunnen eventuele 'hot spots' eerder worden gesignaleerd en derhalve onveilige situaties beter worden voorkomen. Een drietal concrete verbeterlocaties in Selwerd betreffen het gebied van en om het Noorderstation, het gebied rond de viaduct van de noordelijke ringweg en het gebied in en om het winkelcentrum.

**Deel C Het programma:
Selwerd, kennis en potentie verbinden**

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Fysieke leefomgeving

Inrichting openbare ruimte rondom perceel woonzorgcentrum ³⁵

Cat. nr.	FLO 1 (QW)
Kosten	€ 475.000,-
Cofinanciering	Patrimonium
Planning	2017

Op de locatie waar nu het woonzorgcentrum Huize Patrimonium staat zullen twee gescheiden complexen herrijzen; het woonzorgcentrum van Zinn gericht op intramurale zorg en de woontoren van Patrimonium gericht op zelfstandige ouderenhuisvesting. Patrimonium heeft uit de ontwerpen voor de toren gekozen voor een slanke, ronde variant met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, waardoor het perceeloppervlak kan worden beperkt en er binnen de stempel meer inrichtingsmogelijkheden te realiseren zijn.

De wens van zowel Patrimonium als gemeente is - gezien de centrale locatie in de wijk en de doelgroep in de beide complexen - om de stempel een open parkinrichting met wijkfunctie mee te geven waar ruimte is voor ontspanning, beweging en ontmoeting. Tevens biedt het mogelijkheid om op aantrekkelijke wijze de verbinding tussen winkelcentrum en Selwerd-oost te versterken. Om de gewenste parkinrichting optimaal te kunnen doorvoeren zijn concessies noodzakelijk met betrekking tot onder meer de parkeerinrichting op de kavel zelf.

De voorgestane bouw en inrichting maken allereerst ruilverkaveling tussen gronden van corporatie en gemeente en aanpassingen van groen en blauw binnen de stempel zelf noodzakelijk. Ten tweede moeten er conform de parkeernorm een minimum aantal parkeerplekken worden gerealiseerd. Om deze plekken op aantrekkelijke wijze in te kunnen passen in de voorgestane groene structuur zijn concessies met betrekking tot het parkeren nodig.

Patrimonium heeft de uitnodiging gedaan om het parkeren binnen het perceel te beperken en op te lossen middels een duurdere [groene hagen] variant, indien de overige benodigde parkeergelegenheden gerealiseerd kunnen worden langs de Berkenlaan op grond van de gemeente. Het parkeren kan hierdoor zoveel mogelijk uit het zicht worden onttrokken, daarnaast wordt voorkomen dat het open parkgebied tussen de twee complexen wordt doorbroken.

Als gemeente stemmen we in met deze uitnodiging. We willen inzetten op een duurzame verbetering van het fysiek en sociaal kapitaal in de wijk. De voorgestane ontwikkeling op deze strategisch gunstige locatie biedt hiertoe meerdere aangrijpingspunten:

- versterken groene, ruime stedenbouwkundige structuur,
- versterken kwalitatieve accenten in de wijk,
- verbinding tussen winkelcentrum en Selwerd-oost,
- ruimte voor ontspanning, beweging (o.a. beweegtuinten en looproutes) en ontmoeting,
- beheer als onderdeel van het wijkbedrijf.

³⁵ Zie ook: startaanvraag 'Huize Patrimonium', Programma Wonen (2013).

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Uitbreiding accommodatie CBS De Wegwijzer³⁶

Cat. nr.	FLO 2 (QW)
Kosten	€ 125.000,-
Cofinanciering	VCOG (€ 90.000,-)
Planning	2013-2014

CBS De Wegwijzer en de voorschoolse voorziening fungeert als veilige buurtaccommodatie voor jeugd en gezin. De potentie van deze plek in de wijk is groot, eerder is met NLA-financiering het plein rondom de school grondig aangepakt tezamen met de wijk.

Het versterken van de 'huiskamerfunctie' biedt vele mogelijkheden voor de wijk. Naast de locatie van de school zelf beter te benutten is het meer zichtbaar maken van de school en haar netwerk in de wijk zelf aan te bevelen. Een atrium wordt overkapt waardoor er een buurtkamer ontstaat die voor iedereen in de buurt toegankelijk is. In de buurtkamer wordt onder meer een keuken geïnstalleerd waar bijvoorbeeld kookworkshops (zie ook de Hoogte) kunnen worden gegeven en bewoners van verschillende culturele achtergrond of met kinderen samen kunnen koken (zie ook CJG Beijum).

Inpassing ruimte voor 0-6 jarigen in Vensterschool SPT

Cat. nr.	FLO 3 (QW)
Kosten	€ 25.000,-
Cofinanciering	VSV/OBS (€ 25.000,-)
Planning	2013-2014

Een stimulerende omgeving voor jeugd en gezin is van belang. De Vensterschool SPT aan de Eikenlaan is belangrijke voorziening met een grote diversiteit aan functies voor iedereen. Het gebouw werd door veel wijkbewoners al onprettig ervaren. Er is daarom de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de toegankelijkheid, sfeer, klantvriendelijkheid enz. Ook het CJG in het gebouw is uitgebreid en vernieuwd.

Als vervolg hierop willen de voorschoolse voorzieningen en OBS De Pendinghe het plein gaan herinrichten gericht op de jonge jeugd en ouders. Een stimulerende omgeving voor taal, spel, beweging en ouderparticipatie.

³⁶ Zie ook: startaanvraag 'uitbreiding accommodatie CBS De Wegwijzer', CBS De Wegwijzer (2013).

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Werk en inkomen ³⁷

Inkomens- en participatiemarkten

Cat. nr.	W&I 1 (QW)
Kosten	€ 10.000,- (voor 2 keer)
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2014-2015

De maatschappelijke organisaties in Groningen zoals de MJD, Humanitas, WerkPro en Stiel bieden een ruim pakket aan activiteiten en dienstverlening die als doel hebben om de eigen kracht van mensen te stimuleren door ze uit hun isolement te halen. Hiernaast zijn er allerlei initiatieven om informele ontmoetingen te stimuleren en mensen een netwerk te bieden waar ze inspiratie uit kunnen halen. Omdat we inspiratie door ontmoeting belangrijk vinden, willen we de bestaande maatschappelijke steunsystemen in onze stad - zoals de buurttuinen, initiatieven die het mogelijk maken om samen te eten, de Keerkring, het taalcafé, etc. - ondersteunen met onze kennis, onze medewerking en ons netwerk.

Maar we willen ook nadrukkelijk uitbreiding van dit soort initiatieven - en zo nodig nieuwe initiatieven - bevorderen. We denken hierbij bijvoorbeeld aan een Voedselproductietuin voor de Voedselbank, een Tientjescafé en een Minimamarkt. Tezamen met de wijk willen we met dergelijke initiatieven in Selwerd een start gaan maken. Dit door hen te ondersteunen bij het bedenken, ontwikkelen en organiseren van markten die in het teken staan van informatie, activiteiten en ontspanning.

Sociale scan voor en door jeugdigen

Cat. nr.	W&I 2 (B+)
Kosten	n.v.t.
Cofinanciering	al gedekt
Planning	2013-2014

Wij vinden het belangrijk dat kinderen maatschappelijk participeren. De basis voor maatschappelijke deelname wordt immers bij kinderen gelegd. Wij willen de maatschappelijke participatie van kinderen op twee manieren stimuleren. Door te investeren in ouders om ervoor te zorgen dat de situatie van hun kinderen verbetert, maar natuurlijk ook door in te zetten op de kinderen zelf. Wijk blijven het bijvoorbeeld financieel mogelijk maken dat kinderen kunnen meedoen via de bestaande kanalen zoals het Jeugdsportfonds, Stichting Leergeld en de Spelcontainers. Verder zorgen we vanuit het Integraal jeugdbeleid samen met de maatschappelijke organisaties in de stad voor een binnen- en buitenschools aanbod voor leerlingen uit het basis-, speciaal en voortgezet onderwijs.

Door vanuit het armoedebeleid deel te nemen aan het project KinderKansen, willen wij kinderen uit Selwerd zelf de kans geven om door middel van beeld een overzicht te maken van beschikbare activiteiten in de wijk. Het resultaat hiervan is een sociale wijkkaart van Selwerd door kinderen, voor kinderen.

³⁷ Het beleidskader voor deze paragraaf wordt gevormd door de "Kademota voor het nieuwe armoedebeleid" van de gemeente Groningen (2012) *Samen actief tegen armoede*.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Armoede radar

Cat. nr.	W&I 3 (B+)
Kosten	€ 30.000,-
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2014-2015

Het traditionele hulpverleners is omgebogen in het laagdrempelig ondersteunen van mensen. In de wijken worden zodoende al veel Groningers door professionals en vrijwilligers aangesproken op hun talenten zodat zij hun eigen kracht (terug) kunnen vinden om zelf hun situatie te veranderen. Deze lijn willen we ook verder doortrekken in Selwerd. In navolging op de wijk Lewenborg willen we in de wijk starten met het project 'Armoede radar'. Dit project heeft als doel dat volwassenen die in een armoedesituatie leven via het medium film in beeld brengen wat dat voor hen betekent en wat mogelijke oplossingen zijn. Het resultaat is dat minima zelf bijdragen aan het creëren van kansen voor andere minima.

Wijkklantmanager, naar één toegang

Cat. nr.	W&I 4 (B+)
Kosten	€ 30.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Het armoedebeleid raakt aan veel beleidsterreinen binnen het sociale domein. Het is daarom belangrijk nadrukkelijk de verbinding te zoeken met deze beleidsterreinen om ervoor te zorgen dat er zo efficiënt en effectief mogelijk kan worden gewerkt aan sociale stijging en armoedebestrijding. De gemeente krijgt te maken met een grote ontwikkelopgave in het sociale domein.

In het kader van nieuwe wet en regelgeving zal de gemeente de komende jaren de ondersteuning van kwetsbare inwoners gedeeltelijk zelf moeten organiseren. Omdat wij er van overtuigd zijn dat de gemeente een belangrijke plaats inneemt in de verbinding tussen werk, onderwijs, welzijn, zorg en gezondheid willen wij in Selwerd de ondersteuning van kwetsbare burgers in Selwerd de komende 2 jaar zo vraaggericht en effectief mogelijk organiseren. Dit zal in Selwerd hoofdzakelijk verlopen op de al ingeslagen weg, via het Stip, het CJG en de programma's Vitale buurten en Buurtwelzijn. Vanuit het armoedebeleid willen wij in Selwerd voor de periode van 2 jaar een wijkklantmanager aan stellen die de uitvoerende maatschappelijke instellingen en burgers zoveel mogelijk betreft bij het tot stand komen en de uitvoering van ons armoedebeleid in Selwerd. Uitgangspunt daarbij is dat minima worden ondersteund om zelf hun armoedesituatie te kunnen verbeteren via maatschappelijke en/of economische participatie, waarbij ook de vangnetfunctie wordt geoptimaliseerd voor die gevallen waar rust en zekerheid een eerste basis vormt om een volgende stap te zetten op de participatieladder.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Klimmen Op Eigen Kracht (K.O.E.K.)

Cat. nr.	W&I 5 (B+)
Kosten	€ 100.000,-
Cofinanciering	Nijestee (pand)
Planning	2014-2015

Sinds het voorjaar van 2011 draait in Selwerd het KOEK-project, waarbij de betrokken talentcoach burgers in hun eigen kracht probeert te zetten door aan te sluiten bij de eigen talenten van individuen en de kansen uit de buurt. De deelnemers ('klimmers') formuleren hierbij hun eigen doelstellingen die ze in haalbare stappen proberen te bereiken.

In de afgelopen twee jaar hebben meerdere evaluatiemomenten plaatsgevonden. Hoewel er uiteraard verbeterpunten zijn, zijn de beoordeling en waardering van het proces en de tot dusver behaalde resultaten unaniem positief. In het verlengde van deze positieve evaluatie is de algemene opvatting dat continuering van de werkwijze van klimmen op eigen kracht in Selwerd van belang is, waarbij verbreding en synergie sleuteltermen zijn, zeker ook in het licht van de voorgestane wijkverbeteringsaanpak.

Een aantal uitgangspunten bij deze gewenste continuering:

- de beweging in en vanuit de buurt voortzetten en verder versterken,
- verdere verbreding en inbedding van de werkwijze binnen de in Selwerd werkzame organisaties,
- er moet nog meer en beter invulling worden gegeven aan de samenhang en synergie met andere inzet in Selwerd, waaronder het Buurtwelzijn,
- tegelijkertijd moet de zekere autonomie die zo kenmerkend is voor het K.O.E.K.-project wel kunnen worden bewaakt en bewaard.

De financiering voor het project is voor het huidige jaar gedekt vanuit het NLA-wijkteam. Hoewel men het project in haar beginselen steunt, ziet men het wijkteam eigenlijk niet als het aangewezen orgaan om dergelijke financieringen mogelijk te maken. Daar wij de potenties van het project verder willen versterken en benutten, en derhalve de continuering willen kunnen garanderen, staan wij voor een voortzetting van het project voor de komende twee jaar. Waarbij wel de voorwaarde wordt uitgesproken om de invulling van het project en het spoor van de nieuwe inrichting van het sociaal domein in de komende jaren op elkaar aan te laten sluiten.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Jeugd en onderwijs

Mobiele speelcontainer³⁸

Cat. nr.	J&O 1 (B+)
Kosten	€ 40.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Onder jeugd is veel behoefte aan een veilige omgeving om te spelen en contact te leggen met andere kinderen uit de buurt. Een aantal pleinen in Selwerd garandeert deze veiligheid onvoldoende. Met de inzet van een mobiele spelcontainer en een versterkte samenwerking met partners in de wijk willen wij stappen zetten in het oplossen van genoemde problemen. Om desgewenst resultaat te behalen menen wij dat extra inzet voor een periode van 2 jaar noodzakelijk is.

Juist in buurten waar armoede en verminderde kansen voor kinderen een rol spelen, voorziet een spelcontainer veelal in een behoefte. Het is een laagdrempelig en positief middel om de jeugd te bereiken. En samen te werken aan een veilige, prettige wijze van omgang, spelen met elkaar. Het leren van het gezamenlijk oplossen van conflicten is een onderdeel hiervan. We sluiten hierbij aan bij het project Vreedzame wijk wat na de zomer 2013 in SPT zal gaan starten.

Met de inzet van de mobiele spelcontainer willen we onderstaande doelstellingen bewerkstelligen:

- bieden van veilige speelplekken aan (kansarme) kinderen in de wijk,
- stimuleren van de sociale, cognitieve, motorische, emotionele ontwikkeling van kinderen,
- kinderen opvoeden tot democratische burgers (o.a. leren omgaan met elkaar; participatie),
- kennis maken en leren omgaan met divers sport en spelmateriaal,
- bevorderen van de gezondheid door buiten te spelen,
- toeleiding van kinderen naar kinderactiviteiten en/of naar jeugd -en jongerenwerk,
- signaalfunctie: doorverwijzing naar 'zorg voor jeugd'.

Kosten reguliere inzet: € 20.000,- per jaar.

Kinderwerk

Cat. nr.	J&O 2 (B+)
Kosten	€ 100.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Het kinderwerk verricht om dit moment belangrijk werk in de wijk. Te verwachten valt dat dit met de aanstaande decentralisaties en bezuinigingsslagen in de komende jaren niet langer te financieren is. Ook financiering vanuit NLA staat onder druk. Gezien het belang voor

³⁸ Zie ook: aanvraag 'Mobiele Speelcontainer'.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Selwerd menen wij dat het wenselijk is om voor de komende twee jaar het kinderwerk in de wijk te kunnen blijven garanderen.

Kosten reguliere inzet: € 50.000,- per jaar.

Brugfunctionaris De Pendinghe

Cat. nr.	J&O 3 (B+)
Kosten	€ 60.000,-
Cofinanciering	De Pendinghe
Planning	2014-2015

OBS De Pendinghe ontwikkelt zich de laatste jaren steeds meer richting een smalle 'brede school' waarbij meerdere voorzieningen onder één dak zijn gehuisvest. De school trekt met name kinderen uit Selwerd (ruim 40%) en Paddepoel-zuidoost. Met een aandeel van ca. 50% kinderen met een leerlinggewicht behaalt de school op dit terrein de hoogste score in de stad. Daarnaast valt op dat een relatief hoog percentage kinderen na schooltijd niet naar huis kan of gaat.

Ruim anderhalf jaar geleden is op de Pendinghe en de Bisschop Bekkerschool gestart met de inzet van twee brugfunctionarissen om ouders te ondersteunen die met financiële en/of opvoedingsvraagstukken zitten. Daarnaast vervullen de brugfunctionarissen onder meer taken op het gebied van vroegtijdige signalering en doorverwijzing bij hulp en zorg behoevende kinderen c.q. gezinnen.

De extra inzet is op dit moment incidenteel gefinancierd tot en met 2013. Gezien de situatie omtrent jeugd en opvoeding en de positieve resultaten tot dusver, achten wij het wenselijk om de brugfunctie tussen thuis- en schoolmilieu te blijven versterken en derhalve de financiering te kunnen blijven garanderen voor de komende twee jaar.

Kosten reguliere inzet: € 30.000,- per jaar.

Kind In Wijk Innovatiewerkplaats (KIWI) ³⁹

Cat. nr.	J&O 4 (B+)
Kosten	€ 50.000,-
Cofinanciering	partners HHS (€ 150.000,-)
Planning	2014-2015

KIWI is een gezamenlijk initiatief van de Hanzehogeschool Groningen en de gemeente Groningen, dat zich richt op het bevorderen van de fysieke en psychische gezondheid van kinderen en jonge volwassenen (0-23 jaar). Twee lectoraten (Integraal Jeugdbeleid en Praktijkgerichte Sportwetenschap) gaan onderzoek naar verbeterpunten in de wijk op het gebied van voorziening en ondersteuning. Dit alles gebeurt in samenspel met de kinderen, hun ouders en de professionals die in de wijk werken met deze ouders en kinderen, KIWI gaat letterlijk *in* de wijk aan de slag *met* de wijk. Daarbij kunnen ook studenten en docenten uit andere opleidingen binnen de hogeschool ondersteuning bieden in de aanpak.

³⁹ Zie ook: Hanzehogeschool (2013) *Innovatiewerkplaats 'Kind in Wijk'*.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

De twee thematische speerpunten binnen KIWI zijn:

- De fysieke ontwikkeling: het stimuleren van een actieve en gezonde leefstijl (sport & beweging en voeding)
- Sociaal-emotionele ontwikkeling: het bevorderen van talentontwikkeling en zelfontplooiing

Het onderzoek biedt een waardevolle aanvulling op de reeds aanwezige kennis over de wijk (monitor en wijkanalyse) om de komende jaren nog gericht te kunnen reageren en inspelen op kansen en bedreigingen in de wijk. Daarnaast versterkt het de synergie tussen instellingen, professionals en de wijk zelf, en draagt het bij aan een verdere (bewustwording) van de eigen kracht van de wijk.

Kosten reguliere inzet: € 25.000,- per jaar.

Coördinatie accommodatie CBS De Wegwijzer⁴⁰

Cat. nr.	J&O 5 (B+)
Kosten	€ 25.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Aansluitend op de ontwikkeling van de accommodatie-uitbreiding is de aanstelling van een extra leerkracht/coördinator wenselijk voor één dag in de week ter ondersteunen van het activiteitenprogramma.

Kosten reguliere inzet: € 12.500,- per jaar.

⁴⁰ Zie ook: startaanvraag 'uitbreiding accommodatie CBS De Wegwijzer', CBS De Wegwijzer (2013).

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Welzijn, gezondheid en zorg

SportSchoolClub

Cat. nr.	WGZ 1 (B+)
Kosten	€ 70.000,-
Cofinanciering	Rijksoverheid (€ 32.000,-)
Planning	2014-2015

In Selwerd hebben relatief weinig kinderen een lidmaatschap bij een (sport)vereniging. Er is gestart met een 'wijk sportvereniging' op en rondom het sportpark Selwerd, hierbij zijn inmiddels vier verenigingen aangesloten en ruim 80 kinderen uit de wijken Selwerd en Paddepoel actief lid. Het is wenselijk de komende jaren verder vorm te geven aan de SSC en deze structureel in de wijk in te bedden, met een eigen bestuur en vrijwilligers uit de beide wijken en vanuit de betrokken sportverenigingen.

Totale kosten: ca. € 50.000,- per jaar, de cofinanciering vanuit de Rijksoverheid bedraagt €16.000,- per jaar.

'Dik doen' in Selwerd

Cat. nr.	WGZ 2 (B+)
Kosten	€ 60.000,-
Cofinanciering	ZonMw
Planning	2014-2015

De gemeente Groningen is vanuit het perspectief uit het eigen lokale Gezondheidsbeleid, Samen Gezond in Stad (SGiS)⁴¹, gestart met het project 'Dik Doun in Grunn'. Het betreft een leefstijlproject dat tussen 2010 t/m 2014 (tot dusver met veel succes) draait in de wijk Vinkhuizen, gericht op het stoppen c.q. terugdringen van de toename in overgewicht. Het voorstel is om dit project te vertalen naar een specifieke aanpak gericht op Selwerd voor tenminste 2 jaar, waarbij de aanpak als paraplu kan gelden voor onderliggende projecten als de SchoolSportClub, de Eetbare Stad, 'Rondje Selwerd'⁴² en de Mobiele Speelcontainer.

Dik Doun stelt zich ten doel om door middel van een wijkgerichte, integrale aanpak in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen (bewoners, partnerorganisaties, professionals, wijkorganisaties, bedrijven en gemeentelijke diensten) te zoeken naar een meer effectieve aanpak van overgewicht; in het bijzonder onder kinderen, jongeren en hun ouders met een lage SES en wijkbewoners van allochtone afkomst.

Het project wil dit alles bewerkstelligen door de sociale norm rond voeding en beweging te veranderen vanuit een positieve benadering; aangehaakt wordt bij interesses en kansen. Er worden niet allerlei nieuwe interventies ingezet, maar bestaande interventies worden geoptimaliseerd door verbindingen te leggen tussen de interventies en professionals.

Voor het project dient een projectleider te worden aangesteld om het project aan te jagen voor 2 dagen in de week.

⁴¹ Zie ook: Gemeente Groningen (2012) *Kadernota en Uitvoeringsprogramma Samen Gezond in Stad* (o.a. p. 14).

⁴² Een voorstel om een fysieke sport- en recreatieroute te realiseren rond en door de wijk, uit te werken met bewoners.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

'Nait Soezen' in Selwerd

Cat. nr.	WGZ 3 (B+)
Kosten	€ 60.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Het project Nait Soezen brengt met een wijkverpleegkundige de menselijke maat terug in de wijk; zonder bureaucratische rompslomp en in nauwe samenwerking met de huisartsen gaan zij daadkrachtig aan de slag. Deze verpleegkundige fungeert als de bindende factor voor een ieder die ondersteunt en ondersteuning zoekt in de buurt; oftewel dé gesprekspartner voor de huisarts en buurtbewoners.

Algemeen kan gesteld worden dat met name in achterstandswijken de drempel om hulp te vragen vaak hoog ligt, terwijl er wel regelmatig sprake is van (multiple) problematiek. Voor de reguliere (huidige) AWBZ zorg is die drempel nog hoger, omdat hiervoor eerst een indicatie nodig is en een vastgestelde medische diagnose. De wijkverpleegkundige kan binnen dit project in een eerder stadium, ook zonder dat een diagnose of indicatie is gesteld, op basis van signalen al in contact gaan met bewoners.

De wijkverpleegkundige is altijd in de buurt, spreekt de taal en kent de wijk. Spreek je met hem of haar dan is het goed, veilig en vertrouwd. Bovendien weet deze of gene precies van de hoed en de rand en schakelt ook met andere zorg- en welzijnsinstanties op het moment dat het nodig is.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Participatie & betrokkenheid

Opbouwwerk ⁴³

Cat. nr.	P&B 1 (B+)
Kosten	€ 60.000,-
Cofinanciering	n.v.t.
Planning	2014-2015

Het opbouwwerk zet zich in voor groepen bewoners uit Selwerd, met speciale zorg voor groepen in achterstandssituaties, en ondersteunt hen om het wonen in de wijk zo prettig mogelijk te maken. Deze ondersteuning krijgt op verschillende terreinen uitwerking, zoals grijs en groen, activiteiten en opvoeding, overlast en veiligheid, etc. en voorziet daarin maatwerk. Middels opbouwwerk worden (groepen) bewoners op weg geholpen met het aanpakken van hun (gezamenlijke) vraag en worden individuele bewoners met (hulp)vragen doorverwezen naar de juiste instantie(s) c.q. hulpverleners.

Sinds 2011 zijn voor het opbouwwerk in Selwerd reguliere uren beschikbaar om te kunnen voldoen aan het reguliere werkplan van het opbouwwerk in de wijk. Om de benodigde additionele werkzaamheden in de wijk te kunnen (blijven) uitvoeren, zijn door het NLA-wijkteam extra uren beschikbaar gesteld voor de periode van 2011 t/m 2013. Wij menen dat deze werkzaamheden, met de aanstaande wijkvernieuwing op komst, ook de komende jaren van belangrijke waarde zijn. Om deze derhalve te kunnen continueren, ook na het NLA, stellen wij voor om de financiering hiervoor voor de komende twee jaar te blijven garanderen.

Vreedzame wijk ⁴⁴

Cat. nr.	P&B 2 (B+)
Kosten	€ 30.000,-
Cofinanciering	ja
Planning	2013-2014

Het project 'De vreedzame Wijk' vloeit voort uit het concept van De Vreedzame School, waar veel belangstelling voor is ontstaan na eerder behaalde resultaten in het land, en trekt dit door naar het niveau van de wijk. Met deze verbreding wordt een eenduidige pedagogische aanpak in- en doorgevoerd binnen alle organisaties die in de wijk met kinderen behorend tot de basisschoolleeftijd werken. Het doel is een veilig, positief sociaal klimaat, waarin participatie centraal staat, als alternatief voor de straatcultuur.

Kinderen leven in sommige wijken in teveel van elkaar gescheiden werelden (school, thuis, straat). Door aan te sluiten bij de werkwijze van de scholen - door gebruik van dezelfde begrippen, inspelen op de geleerde vaardigheden, zelfde pedagogische aanpak, zelfde wijze van omgaan met conflicten, zichtbaarheid van De Vreedzame School-principes, e.d. - worden de pedagogische milieus 'aan elkaar geknoopt', en wordt het voor de kinderen beter duidelijk dat er overal dezelfde verwachtingen worden gehanteerd en dezelfde regels en afspraken gelden.

⁴³ Zie ook: Team Buurtwelzijn Selwerd (2012) *Wijkanalyse- en perspectief Selwerd* en Subsidieaanvraag extra opbouwwerk Selwerd 2013.

⁴⁴ Zie ook: notitie De Vreedzame Wijk.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

In de Vreedzame Wijk wordt de kracht van kinderen en jongeren benut, en werken alle partners in de wijk samen aan sociale verbondenheid. Zo worden er naast schoolmediatoren ook 'wijkmediatoren' opgeleid, waarbij eenzelfde wijze van conflict oplossend gedrag wordt gehanteerd zoals ook op school wordt geleerd. Het project sluit aan op het concept van de Civil Society die ook door het CJG Groningen als een van de beleidsuitgangspunten wordt gehanteerd.

Versterken samenhang en integratie door ontmoeting (moskee-kerk)

Cat. nr.	P&B 3 (B+)
Kosten	€ 5.000,-
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2014-2015

Selwerd bestaat uit een behoorlijk aantal verschillende culturen. In de wijk zijn (in ieder geval drie locaties die worden gebruikt voor geloofbelijdenis, namelijk de Moskee in het Selwerderpark, de SoW-gemeente De Fontein en de Nieuwe Apostolische kerk. Met de betrokken partijen wordt verkend hoe de accommodaties als ontmoetingsfuncties in de wijk een bijdrage kunnen leveren aan het versterken van de samenhang en integratie in de wijk. Zo kan in het licht van 'gluren bij de burens' door nadere kennismaking met 'elkaars werelden' de afstand tussen bewoners worden verkleind en meer inzicht en begrip voor elkaars leefstijl e/o geloofsovertuiging worden bewerkstelligd.

Met het bestuur van de moskee zijn reeds mogelijkheden verkend om de nieuwbouw, welke in 2014 gerealiseerd gaat worden, verder ingezet kan worden als wijkfunctie.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Overlast en veiligheid

Veiligheidsverbetering en drugsbestrijding winkelcentrum

Cat. nr.	O&V 1 (QW)
Kosten	€ 20.000,-
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2013-2014

Het winkelcentrum in Selwerd behoort qua winkelaanbod tot de hoogst gewaardeerde centra in de stad. Deze kwaliteit van de wijk willen we graag waarborgen en waar mogelijk temeer versterken. Een bedreiging is het gevoel van onveiligheid in en rond het winkelcentrum, met name 's avonds en 's nachts, en de hierbij ervaren drugsoverlast op de parkeerplaatsen. De politie en gemeente gaan tezamen met lokale ondernemers opzoek naar een geschikte uitwerking om de ervaren problematiek te verminderen. Een oplossingsrichting waar aan gedacht wordt is de toegang tot het parkeerterrein fysiek onmogelijk te maken voor dealers door 's avonds en 's nachts het gebied af te sluiten, eventueel in combinatie met lichtsignalering op het parkeerterrein.

Een tweede aandachtspunt vormt de overlast veroorzaakt door het her en der stallen van fietsen bij het winkelcentrum. Met de partners wordt bekeken of dit probleem een halt kan worden toegevoerd door de huidige fietsstall capaciteit te verhogen.

Aanpak fietsendiefstal Noorderstation

Cat. nr.	O&V 2 (QW)
Kosten	€ 30.000,-
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2013-2014

Het gebied van het trein- en busstation is een 'hot spot' als het gaat om fietsendiefstallen. Met de betrokken partijen in het gebied wordt gekeken naar gerichte interventies om deze aantallen terug te dringen, onder meer door het verhogen van de huidige fietsstall capaciteit.

Buurtschouw veiligheid; 'wandelende vergadering' Selwerd

Cat. nr.	O&V 3 (QW)
Kosten	€ 10.000,-
Cofinanciering	capaciteit partners
Planning	2013-2014

Om gevoelens van onveiligheid en verloedering met betrekking tot de eigen woonomgeving te verminderen wordt voorgesteld om eens per kwartaal een schouw 'nieuwe stijl' te organiseren. Hierbij wordt met het bestuur van de wijkraad, bewoners, openbare werken, politie, stadstoezicht / veiligheidszorg, groenbeheer, etc. door (een deel) van de wijk gelopen om gezamenlijk gebreken te constateren op het gebied van onderhoud en beheer, maar ook op het gebied van inrichting- en veiligheidsaspecten als verlichting, bosschages en donkere plekken in de wijk. De methodiek is op de korte termijn inzetbaar en biedt een goed aanknopingspunt om de participatie in de wijk te verhogen, daarbij kan het wijkbedrijf in de toekomst ook een rol vervullen bij de aanpak van geconstateerde gebreken.

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd



Aanpak corporatieve voorraad Selwerd



- Legenda**
- overwegend fysieke samenhang
 - overwegend sociaal-maatschappelijke samenhang
 - veiligheidsaspecten
 - participatieprojecten (beveiligingsvoorziening)
 - Quick win
 - Beleid *

* Te vinden op de kaart, andere projecten zijn voorafgaand wijfschilderd.

Fysieke leefomgeving (woonomgeving en voorzieningen)

- E1 Openbare ruimte rondom nieuw zorgcomplex*
- E2 Uitbreiding accommodatie CBS De Wegwijzer*
- E3 Inpassing ruimte voor 0-6-jarigen, Voorterschool 0PT*

Werk en inkomens

- E4 Inkomens- en participatiemarkten
- E5 Sociale team door en voor jongeren
- E6 Arbeidskader
- E7 Wijkteamsamenhang naar één toegang
- E8 Klanten Op Eigen Kreeft (K.O.E.K.)*

Jongelingsopvoeding en onderwijs

- E9 Speelruimte* (3 locaties)
- E10 Kinderwerk
- E11 Onderzoekbaarheid betrekken door jongerenwerkers*
- E12 Project KINWI, land in de wijk L.A.M. Hanzel Hogeschool
- E13 Coördinatie accommodatie CBS De Wegwijzer*

Weldzijn, gezondheid en zorg

- E14 SchiedspoorCult*
- E15 DSK door in Selwerd
- E16 Niet seen

Participatie en betrokkenheid

- E17 Opleidingswerk
- E18 Verduurzame wijk
- E19 Versterken samenhang en integratie door ontmoeting (minkooi-kerk)* (3 locaties)

Overlast en veiligheid

- E20 Veiligheidsverbetering / overlastbestrijding winkelcentrum*
- E21 Aanpak Buitenlandse Noordwatuur
- E22 Buitendieftewerfelijkheid

Raadsvoorstel - Wijkontwikkelingsplan Selwerd

Cat.	Nr	Project	Categorie	Planning	Duur	Enmalige kosten	Jaarlijkse kosten	Totaal kosten	Cofinanciering
		Fysieke leefomgeving (woonomgeving en voorzieningen)							
FLO		1. Openbare ruimte rondom nieuw zorgcomplex	QW	2017		€ 475.000		€ 475.000	Patrimonium
FLO		2. Uitbreiding accommodatie CBS De Wegwijzer	QW	2013-2014		€ 125.000		€ 125.000	VCOG
FLO		3. Inpassing ruimte voor 0-6 jarigen Vensterschool SPT	QW	2013-2014		€ 75.000		€ 75.000	De PENDINGhe
								€ 675.000	
		Werk en Inkomens							
W&I		1. Inkomens- en participatiemarkten	QW	2013-2014	2	€ 5.000		€ 10.000	
W&I		2. Sociale scan door en voor Jeugdigen	B+	2013-2014	2			€ 7.500	gelekt
W&I		3. Armoede Radar	B+	2014-2015	2			€ 15.000	
W&I		4. Wijkklantmanager, naar één toegang	B+	2014-2015	2			€ 30.000	
W&I		5. Klimmen Op Eigen Kracht (K.O.E.K.)	B+	2014-2015	2			€ 50.000	
								€ 155.000	
		Jeugd en onderwijs							
J&O		1. Speelcontainer	B+	2014-2015	2			€ 20.000	
J&O		2. Kinderwerk	B+	2014-2015	2			€ 50.000	
J&O		3. Ouderbetrokkenheid basisscholen door Brugfunctionaris	B+	2014-2015	2			€ 30.000	De PENDINGhe
J&O		4. Project KIW; Kind in Wijk i.s.m. Hanze Hoogeschool	B+	2014-2015	2			€ 25.000	Hanzel Hogeschool
J&O		5. Coördinatie accommodatie CBS De Wegwijzer	B+	2014-2015	2			€ 12.500	
								€ 275.000	
		Wetlijn, gezondheid en zorg							
WGZ		1. SchoolSportClub	B+	2014-2015	2			€ 35.000	Rijkssoeverheid
WGZ		2. Dik Doon in Selwerd	B+	2014-2015	2			€ 30.000	ZonMw
WGZ		3. Nait-Snezen in Selwerd	B+	2014-2015	2			€ 30.000	
								€ 195.000	
		Participatie en betrokkenheid							
P&B		1. Opbouwwerk	B+	2014-2015	2			€ 30.000	
P&B		2. Vreedzame wijk	B+	2014-2015	2			€ 30.000	
P&B		3. Versterken samenhang en integratie door ontmoeting (moskee-kerk)	QW	2013-2014				€ 5.000	
								€ 95.000	
		Overlast en veiligheid							
O&V		1. Veiligheidsverbetering en drugbestrijding winkelcentrum	QW	2013-2014				€ 20.000	
O&V		2. Aanpak fietsdiefstal Noorderstraten	QW	2013-2014				€ 30.000	
O&V		3. Buurtschouw veiligheid	QW	2013-2014				€ 10.000	
								€ 60.000	
		Budget				€ 2.000.000			
		Overlast, Wines				€ 700.000		€ 0	
		Beleidsplus				€ 700.000		€ 0	
		Maatschappelijke aanbesteding / wijkbedrijf				€ 300.000		€ 0	
		Flexibel budget				€ 300.000		€ 0	
		Totaal				€ 2.000.000			
		Saldo							€ 0

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bestuursdienst
Onderwerp **Monitor Jongerenhuisvesting**

Steller **Michiel de Boer**



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8235 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO13.3618864
Datum 18 APR 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In november 2011 hebben wij u voor het eerst met de monitor Jongerenhuisvesting geïnformeerd over de ontwikkelingen met jongerenhuisvesting. In de collegebrief "woningmarktontwikkelingen en monitor Jongerenhuisvesting" hebben wij u vervolgens op 18 juli 2012 voor de tweede keer geïnformeerd. In het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 hebben we u in februari 2013 de derde monitor voorgelegd. Dit is ondertussen de vierde monitor Jongerenhuisvesting, waarin wij u informeren over de actuele stand van zaken.

Monitor Jongerenhuisvesting

Net zoals in de voorgaande monitoren gaan we achtereenvolgens in op de volgende onderdelen:

1. Ontwikkeling aantal jongeren en particuliere kamerverhuur
2. Voortgang BOUWJONG!
3. Handhaving illegale kamerverhuur
4. Geluidreducerende maatregelen
5. Meldpunt Overlast
6. Campagne Leven in Stad

Tevens gaan wij in op de **motie "investeren"** die uw raad bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 heeft aangenomen.

1. Ontwikkeling aantal jongeren en particuliere kamerverhuur

Aantal jongeren en studenten in Groningen

Het aantal jongeren in de stad groeit de laatste jaren gestaag. Per 1 januari 2012 waren er 54.636 jongeren in de leeftijd 18 tot en met 27 jaar in de stad. Op 1 januari 2013 zijn er 55.810 jongeren in deze leeftijdsklasse. Het aantal jongeren is dus wederom toegenomen met 1.174 (stijging 2,1%)

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 2
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting



Het aantal studenten dat staat ingeschreven bij de Rijksuniversiteit en de Hanzehogeschool was op 1 januari 2012 54.079.

Op basis van de inschrijvingen voor het nieuwe studiejaar 2013 - 2014 blijkt dat het aantal studenten aan de RuG voor het eerst sinds eind jaren negentig is gedaald. Het aantal studenten is afgenomen met 813 tot 26.994 (peildatum 1 oktober 2012). De verklaring hiervoor is de extra uitstroom als gevolg van de langstudeerboete. De daling was voorzien en in lijn met de landelijke ontwikkeling. Het is een tijdelijke terugval, de lange termijn prognoses gaan nog steeds uit van groei. Het aantal aanmeldingen aan de Hanzehogeschool is daarentegen gestegen. Er hebben zich 6.800 nieuwe studenten ingeschreven, 2 procent meer dan vorig jaar. Het totaal aantal studenten aan de hogeschool blijft 26.000.

Onderzoek studenten/jongerenhuisvesting

Zoals u weet hebben wij in 2009 en 2011 onderzoek uitgevoerd naar Studenten en jongerenhuisvesting in Groningen. Hieruit bleek dat de vraag naar jongerenhuisvesting vooral een kwalitatieve vraag is. In de monitor Jongerenhuisvesting bij het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 hebben wij u geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek van Kences dat in 2012 is uitgevoerd. In deze resultaten zagen wij een bevestiging van de resultaten van ons eigen onderzoek.

Wij zijn voor 2013 wederom een eigen onderzoek aan het voorbereiden. De insteek van dit onderzoek is breder dan de voorgaande onderzoeken en richt zich op alle jongeren in onze stad (niet alleen de studenten). Op deze manier krijgen wij een beeld van de woonwensen van alle jongeren in onze stad. We willen dit onderzoek voor de zomer 2013 uitvoeren, zodat we naar de zomer de resultaten binnen hebben. Het benaderen van jongeren is lastiger dan alleen het benaderen van studenten. Bij de vorige twee onderzoeken hebben we op basis van de email-adressen van de onderwijsinstellingen studenten gericht benaderd. Aangezien we uiteraard niet van alle jongeren in onze stad een email-adres hebben, zijn we aan het kijken of we het onderzoek via social-media kunnen uitzetten, bijvoorbeeld via facebook.

Uit overleg met corporaties en de studentenorganisaties in de stad en uit het aantal beschikbare kamers op bijvoorbeeld www.kamernet.nl blijkt dat er geen sprake is van kamernood en dat studenten goed in staat zijn om woonruimte te vinden.

Van de uitwonende studenten in de stad huurt, zoals al in de vorige monitor werd aangegeven, 85% een woonruimte op de particuliere markt of van een woningcorporatie. De verhouding tussen particuliere verhuur en corporatieverhuur was in 2011 63% tegen 23%. In 2009 was deze verhouding 56% tegen 28%. Uit het onderzoek van 2011 bleek dat er dus meer studenten in de particuliere verhuur terecht waren gekomen. Overigens stijgt het aandeel studenten dat huurt bij een corporatie naarmate ze ouder worden. Daarnaast is het zo dat een fors deel van de jongerenhuishoudens in corporatieve woningen woont. Op basis van ons onderzoek in

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 3
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

2013 zullen we de verhouding opnieuw kunnen bepalen en u hierover informeren in de volgende monitor, die wij u eind 2013 zullen aanbieden.

Onttrekkingsvergunningen kamerverhuur

Per 1 maart 2012 waren er in totaal 3.631 ontrekkingsvergunningen afgegeven. Medio vorig jaar waren dit er bijna 3.500. De stand per 1 november zoals in de vorige monitor werd aangegeven was 3.737. De meeste recente stand is die van 28 maart 2013 en op dat moment waren er 3.778 vergunningen verleend. Zoals eerder aangegeven is het gemiddeld aantal kamers per onttrekking ongeveer vijf. Dit levert de volgende aantallen toegevoegde extra kamers op:

Peildatum	Aantal ontrekkingsvergunningen	Toevoeging aantal kamers door ontrekkingen
1 juni 2011	3.500	
1 maart 2012	3.631	650
1 november 2012	3.737	530
28 maart 2013	3.778	205

Woningsplitsingen

Sinds vorig jaar staat ook het onderwerp woningsplitsingen in de belangstelling. We zien dat de afgelopen jaren het aantal woningsplitsingen toeneemt. Vanaf 2010 tot op heden zijn er circa 650 eenheden bijgekomen door woningsplitsingen. De helft daarvan vindt plaats in straten die al op slot staan vanwege de 15% norm. Door het splitsen van woningen ontstaan zelfstandige wooneenheden (appartementen), waarvoor geen ontrekkingsvergunning nodig is. Hierdoor kan het aantal eenheden voor jongerenhuisvesting toch toe nemen in straten die in feite al op slot staan.

We vinden dit een ongewenste ontwikkeling, maar hebben op dit moment geen instrumenten om woningsplitsingen te reguleren. We hebben daarom onderzocht op welke wijze we deze woningsplitsingen kunnen gaan reguleren. Binnenkort ontvangt u een voorstel daarover.

2. Voortgang BOUWJONG!

De realisatie van de plannen staat zoals eerder aangegeven onder grote druk. In Groningen hebben woningcorporaties Lefier, de Huismeesters en Nijestee aangegeven voornamelijk de ontwikkeling van de BOUWJONG-projecten 'on hold' te zetten, in afwachting van de concrete uitwerking van de aangekondigde maatregelen in het regeerakkoord. Ondertussen is door het rijk een woonakkoord gesloten, waarin enkele wijzigingen zijn opgenomen ten opzichte van de eerder voorgestelde maatregelen. Alhoewel het een stap in de goede richting is, belemmeren de maatregelen in het woonakkoord de corporaties nog steeds ernstig om te investeren in de Groningse woningmarkt. Onlangs hebben wij met het "Gronings Bod" als gemeente samen met

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 4
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

vijf corporaties in onze stad een bod richting de minister gedaan, waarin wij laten zien dat investeren meer oplevert dan heffen.

Gerealiseerd / in uitvoering

In de vorige monitor is aangegeven welke projecten zijn gerealiseerd en welke in aanbouw zijn. Vanaf de start van BOUWJONG zijn tot op heden circa 850 eenheden opgeleverd. In 2012 zijn er in totaal 214 eenheden (exclusief particuliere initiatiefnemers) opgeleverd. Voor 2013 verwachten wij circa 540 eenheden op te leveren op de volgende BOUWJONG locaties:

- 136 eenheden Hofstede de Grootkade
- 135 eenheden Zonnelaan
- 58 eenheden NEBO-flat
- 140 eenheden Damsport
- 71 eenheden Hunzerheem (waarschijnlijk, overige eenheden in 2014)

Het betreft projecten waarvoor de investeringsbeslissingen al waren genomen, waardoor realisatie was geborgd. Daarnaast verwachten wij dat in 2013 particuliere initiatiefnemers circa 80 eenheden zullen opleveren. In totaal worden daarmee in 2013 circa 600 eenheden opgeleverd. Dit is gezien de omstandigheden nog een substantiële productie.

Op de volgende pagina vindt u het projectenoverzicht BOUWJONG. Aangezien de meeste projecten "on hold" staan is het voor een aantal grote projecten niet reëel meer dat zij conform eerdere planning worden gerealiseerd. In het bijgevoegde overzicht zijn daarom deze projecten verschoven naar 2014 of na 2014. Het gaat om de volgende projecten:



- GAK
- Polaris (Rabobank)
- Zonnelaan / Gr. Beerstraat
- Tuincentrum Hoogeweg
- Gem-beton
- Hunzerheem (deels)

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde
Onderwerp

5
Monitor Jongerenhuisvesting

zone / locatie	aantal permanent	aantal tijdelijk	2011	2012	2013	2014	na 2014
Projecten BouwJong							
Bodenterrein							
1 Bodin (gemeente)		345	345				
2 Bodin (UMCG/RUG)	200						200
Peddepoel							
3 GAK	342						342
4 (Polaris) Rabobank	125						125
5 Zonnelaan	250			250			
6 Zonnelaan / Gr. Beerstr.	250						250
7 Zonnelaan / Plutoleaan (complex 402)	204						
Eendrachtskade e.o.							
8 Eendrachtskade ZZ	63			63			
9 Wijkpost Hoendiep	36					36	
10 ENCEHA	350						350
11 Nelf	240	120					360
12 Niemeyer	450						450
13 ISOZAWE	400						400
Reiddepzone							
14 ACM	250						250
15 Tuincentrum Hoogeweg	393						393
16 Gembeton		219					219
Overige							
17 Zusterwoningen		207	207				
18 Lisbonstraat	80		80				
19 Groenling (Wielewaalplein)	151			151			
20 Antillenstraat		240					
21 Cortingborg 2	168						168
22 Belastingkantoor	136				136		
23 NEBO-flat	58				58		
24 Wolters-Noordhof, Damsport	140				140		
25 Zemike		500					500
26 Europapark, Kolenkade	125					125	
27 Hunzerheem	235				71	164	
Overige projecten							
28 Asingastraat 7	5					5	
29 Vml UMCG Distr. Centr.	179						179
30 Oosterhamikkade 82	32						32
31 Herestraat 113	18				18		
32 Zonnelaan-Trefkoel	250						250
34 CIBoGa, Langestraat	16			16			
35 Vechtstraat 31	34			34			
36 Weeshuisgang	24						24
37 Julliensstraat 11B	101						101
38 H.W. Mesdagstraat 10	9			9			
39 W.A. Scholtenstraat 24	11				11		
40 Prof. Wiersmastraat	25					25	
41 A weg 27 e.v.	9					9	
42 Nw. St. Jansstraat 58-60	12					12	
43 Eendrachtskade n.z. 13	30						30
Totaal	5.286	1.631	632	273	620	691	3.897
Totaal (cumulatief)			632	905	1.525	2.216	6.113

 BOUWJONG-project
 Particulier initiatief

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 6
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

Aanvullende opmerkingen met betrekking tot de individuele projecten:

BOUWJONG projecten:

- Wijkpost Hoendiep: koopakte is door De Huismeesters getekend. Planning is start dit jaar;
- Gem-beton: De Huismeesters heeft aangegeven deze locatie niet meer te willen ontwikkelen. Er lopen gesprekken met een ontwikkelaar/bouwer over mogelijke ontwikkeling van de locatie;
- Antillenstraat: ontwikkelde plan gaat niet door, aantallen voorlopig uit het overzicht gehaald;
- Wolters-Noordhof / Damsport: is deels opgeleverd en wordt verhuurd;
- Hunzeheem, gefaseerde ontwikkeling, start met 71 eenheden.

Particuliere initiatieven:

- Oosterhamrikkade 82: vergunning verleend voor 32 eenheden;
- Jullensstraat 5a: vergunning is verleend, bezwaar vanuit de buurt;
- Herestraat 113: uitvoering van 19 eenheden is gestart;
- W.A. Scholtenstraat 24: 11 eenheden in uitvoering
- Professor Wiersmastraat 3: bouw van 25 appartementen is in uitvoering;
- Eendrachtskade n.z. 13: vergunning verleend voor 30 eenheden;
- Nw. St. Jansstraat 58-60: 12 eenheden in uitvoering;
- Weeshuisgang: vergunning verleend, beroepszaak loopt.

Aanvalsplan woningmarkt (inclusief versnelling BOUWJONG)

Momenteel wordt gewerkt aan het aanvalsplan woningmarkt dat wij in juni 2013 presenteren aan uw raad. In dit aanvalsplan geven wij aan hoe wij denken de woningmarkt (inclusief de BOUWJONG projecten) en de stedelijke vernieuwing op gang te houden en hoe wij de beschikbare (ISV) middelen hiervoor kunnen inzetten. Wij richten ons op de volgende deelthema's:

- *Het stimuleren van de vraag;* hiervoor gaan wij (bestuurlijk) in overleg met verschillende marktpartijen en proberen wij coalities te vormen om gezamenlijke projecten mogelijk te maken. Maar het gaat bijvoorbeeld ook om het verstrekken van startersleningen;
- *Het organiseren van het aanbod;* we willen de informatievoorziening over nieuwbouwwoningen verbeteren en dit zowel online als offline aantrekkelijker maken;
- *Het stimuleren/versnellen van specifieke projecten;* in samenwerking met de stuurgroep grondexploitatie wordt bij specifieke projecten onderzocht of wij ons flexibeler op kunnen stellen om zo projectenontwikkeling te bevorderen;
- *Versnellingsopgave BOUWJONG;* wij proberen in overleg met corporaties en particuliere investeerders te focussen op de kwalitatieve bouwopgave voor jongerenhuisvesting.

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 7
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

Motie "Investeren"

Bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 is door uw raad de **motie "Investeren"** aangenomen. Hierin verzoekt u ons om samen met de woningcorporaties het gesprek aan te gaan met investeerders met het doel BOUWJONG projecten te realiseren en hiervoor een voorstel op te stellen (inclusief een op te stellen akkoord met deze partijen.

Wij voeren op dit moment al veel gesprekken met investeerders. Er zijn bijna wekelijks partijen die zich bij ons melden met initiatieven. Het ene initiatief is kansrijker dan het andere, maar we gaan in alle gevallen met een positieve en meewerkende houding de gesprekken aan. Daarbij geven we ook de situatie aan met betrekking tot de projecten die door de corporaties "on hold" zijn gezet. Wij adviseren investeerders/ontwikkelaars dan ook contact op te nemen met de corporaties om te kijken of tot een coalitie kan worden gekomen, waarmee projecten toch ontwikkeld kunnen worden. De realisatie van deze projecten is per locatie maatwerk. Aangezien investeerders / ontwikkelaars per project een investeringsbeslissing nemen, zullen ze niet geneigd zijn om tot een "generiek akkoord" te komen.

Een aantal concrete gesprekken vindt nu plaats voor de volgende locaties:

- Gem-beton: zoals aangegeven wordt in nauwe samenwerking door ons met een ontwikkelaar / bouwer hiervoor een plan ontwikkeld. Op korte termijn zal ook het gesprek met een corporatie worden aangegaan of deze geïnteresseerd is hierin te participeren;
- ACM-locatie: verschillende partijen hebben zich gemeld, die we direct in contact hebben gebracht met Lefier;
- Voor het Nelf-terrein hebben zich verschillende partijen gemeld. We zijn nu in afwachting van het onderzoek naar het tracé van de busbaan en de onderdoorgang van de Paterswoldseweg met het spoor. De resultaten worden voor de zomer 2013 verwacht. Op basis hiervan gaan we het ontwikkelperspectief van de locatie bepalen en zullen we het contact met deze partijen opnieuw leggen.

3. Handhaving illegale kamerverhuur

Zoals in de vorige monitor werd aangegeven wordt hard gewerkt aan de handhaving. Bij de start van de handhaving gingen we uit van circa 1.800 woningen die mogelijk illegaal waren. Na een eerste administratieve controle konden circa 300 panden van de lijst worden gehaald. Tot op heden zijn van de 1.500 resterende panden 1.068 panden bezocht. Het overgrote deel van de panden blijkt niet illegaal, omdat het kleine panden betreft waar gezien het aantal studenten of aantal kamers geen onttrekkingsvergunning nodig is. Tot op heden zijn 216 aanschrijvingen gedaan, waarvan er 140 alsnog zijn gelegaliseerd. Er lopen nog circa 20 handhavingszaken. De overige 56 panden zijn op een andere wijze buiten te illegaliteit gekomen hetzij door wijziging van de indeling of door het terugbrengen van het aantal bewoners naar 2 personen.

Collegedebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 8
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

Er moeten nog circa 450 panden worden gecontroleerd. We verwachten dat ongeveer 80% hiervan niet vergunningplichtig is. De overige 20% is dan in feite illegaal waar 3, 4 of meer bewoners wonen. Om de situatie te legaliseren kan voor deze woningen de bewoning nog worden teruggebracht naar 2 bewoners. Dit betekent dat voor circa 90 woningen 2 of meer bewoners op zoek moeten naar een andere woonruimte. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij de verhuurder, maar we zullen als gemeente hier zorgvuldig mee omgaan en studenten voldoende tijd geven om andere woonruimte te vinden.

4. Geluidreducerende maatregelen

Eind 2011 is een start gemaakt met een lijst van ruim 2.200 adressen waar mogelijk extra geluidsisolatie moet worden aangebracht. We zijn ondertussen gestart met het aanschrijven van eigenaren voor het uitvoeren van de geluidreducerende maatregelen. Inmiddels zijn 903 panden aangeschreven (in de vorige monitor waren dit er nog 700). Dit betreft een 1^e brief, die nog in de zogenaamde “vriendelijke” fase wordt verstuurd. Van 279 panden is de handhaving beëindigd omdat deze na controle van onder andere de gezonden antwoordformulieren niet bleken te vallen binnen de gestelde criteria of dat er al voldoende isolatie aanwezig was. Er zijn 210 (was 170 vorige monitor) vooraankondigingen gezonden en 37 keer (was 22 keer) een last onder dwangsom.

Zoals aangekondigd is door Vastgoed belang ondertussen een bezwaar aangetekend voor wat betreft de geluidreducerende maatregelen. Het bezwaar is aan de orde geweest bij de Algemene Bezwaarcommissie en hieruit is gebleken dat we de gezonden brieven meer verhelderend gaan redigeren en het beleid gaan actualiseren. Op basis van het advies van de commissie is er nog de mogelijkheid voor Vastgoed belang om in beroep te gaan bij de rechtbank.

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 9
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

5. Meldpunt Overlast en Zorg

Zoals we in de vorige monitor al aangaven nemen wij overlast serieus. In de vorige monitor hadden we nog geen compleet beeld over 2012 en waren er tot en met het 2^e kwartaal 318 meldingen van studentenoverlast. Het totaal aantal overlastmeldingen in 2012 is uitgekomen op 684 meldingen.

Jaar	Aantal meldingen
2009	427
2010	565
2011	595
2012	684

Er is wederom sprake van toename van het aantal meldingen. De meldingen studentenoverlast gaan voor het grootste gedeelte over lawaai vanuit studentenhuizen. Dit hoeven niet altijd kamerverhuurpanden met een vergunning te zijn. Vanuit het Meldpunt is het onderscheid tussen panden met en zonder vergunning niet te maken.

6. Campagne Leven in Stad

Jaarlijks is er € 200.000,- beschikbaar voor flankerend beleid, 1/3 voor de campagne Leven in de Stad en 2/3 voor het plaatsen van fietsklemmen. Het structurele budget voor het plaatsen van fietsklemmen is naar aanleiding van uw **motie “Leven in de stad, gelden slimmer besteden”** aangepast. We hebben het budget voor het plaatsen van fietsklemmen verhoogd van € 130.000 naar € 150.000,- structureel. Daarnaast is besloten om minder geld uit te geven aan grootschalige campagnes en meer geld in te zetten voor microcampagnes in de buurten en wijken die gericht zijn op stadjsers en studenten. Doel is om kleine straat-, buurt- of wijkactiviteiten te ondersteunen waar studenten en stadjsers elkaar daadwerkelijk ontmoeten. We vragen aan de initiatiefnemers om hierover te communiceren, zodat er publiekelijk aandacht aan wordt besteed. Daarom blijven we in 2013 doorgaan met de website, de blogs en Twitter, alle relatief goedkope communicatie-uitingen. Tevens gaan we in de KEIweek weer aandacht vestigen op dit onderwerp, omdat dit hét evenement is om dit thema bij circa 4500 nieuwe studenten in Groningen onder de aandacht te brengen.

Er lopen een aantal concrete projecten in het kader van de campagne, onder andere het BAZES-actie (Benefiet Actie Zeven Erkende Studentenverenigingen) waarover we u al eerder informeerden. Daar is nog bijgekomen het “Running diner” in de Oosterpoort. Hierbij wordt door verschillende studenten op verschillende adressen een voorgerecht, hoofdgerecht of nagerecht bereiden. Vervolgens worden burens hiervoor uitgenodigd en worden bijvoorbeeld verhalen uitgewisseld, een voordracht gegeven of muziek gemaakt met als doel elkaar beter te leren kennen.

Het plaatsen van fietsklemmen is een succes, ondertussen zijn er bijna 4.000 klemmen geplaatst. In 2012 was er sprake van een wachtlijst van 2.000 fietsklemmen. Door uw

Collegebrief - Monitor Jongerenhuisvesting

Bladzijde 10
Onderwerp Monitor Jongerenhuisvesting

raad is in 2012 extra budget beschikbaar gesteld voor het plaatsen van fietsklemmen. Deze middelen zijn voortvarend ingezet en in totaal zijn in 2012 ongeveer 1.290 fietsklemmen geplaatst. Momenteel is er nog een wachtlijst van 1.500 klemmen en wekelijks groeit deze lijst aan. De wachttijd tot afhandeling is meer dan twee jaar.

Met de brief "voorstel extra budget fietsklemmen" informeren wij u in uw vergadering van 15 mei 2013 tevens over ons besluit om voor 2013 extra budget beschikbaar te stellen. Wij verwachten overigens niet dat door het extra budget voor 2013 de wachtlijst binnen afzienbare tijd kan worden weggewerkt. Er komen zoals aangegeven wekelijks nog nieuwe aanvragen binnen. Anderzijds zullen aanvragen niet gehonoreerd kunnen worden omdat de fysieke mogelijkheden beperkt zijn: het trottoir is te smal, de parkeerdruk is te hoog om autoparkeerplaatsen op te heffen en groenstroken willen we niet opofferen.

Aan het eind van 2013 zullen wij u opnieuw met de monitor Jongerenhuisvesting informeren over de actuele ontwikkelingen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegedebrief - GEHEIMHOUDING ex art. 25 Gemeentewet tot aan 12 juni 2013

.
. .
Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8235/ Michiel de Boer
Onderwerp Woningssplitsing



**GEHEIMHOUDING ex art. 25 Gemeentewet
tot aan 12 JUNI 2013.**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum - **6 JUN 2013** Bijlage(n) - Ons kenmerk RO13.3712502
Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw, heer,

Met deze brief informeren wij u over de uitwerking van de regulering van woningssplitsingen in een facetbestemmingsplan. Het ontwerp-bestemmingsplan hebben wij als bijlage bij deze brief gevoegd.

Openbaarmaking van deze brief kan leiden tot het anticiperen van bewoners/initiatiefnemers op het besluit om woningssplitsingen via een bestemmingsplan te gaan reguleren. Zij kunnen vooruitlopend op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de dan geldende aanhoudingsplicht voor vergunningsaanvragen, nog een aanvraag voor een omgevingsvergunning in dienen ten behoeve van bouwkundige splitsingen. Om dat te voorkomen wordt deze brief u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht tot 12 juni 2013 verstrekt. De publicatie van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan vindt op 11 juni plaats, zodat de raadsbrief op 12 juni in het openbaar in uw raad kan worden besproken.

In de raadscommissie Ruimte & Wonen van 14 mei jl. hebben we met u het belang van het reguleren van woningssplitsingen besproken. U deelt met ons de zorg voor het behoud van evenwichtige wijken met een aantrekkelijk woon- en leefmilieu. Met de in het bestemmingsplan opgenomen regels voor bouwkundige woningssplitsingen willen we de beschikbaarheid van courante gezinswoningen zeker stellen en borgen dat de dichtheid van bewoning in straten en wijken niet te groot wordt.

Door een ontwerp-bestemmingsplan in procedure te brengen kunnen we op korte termijn woningssplitsingen reguleren. Bij het vastleggen van het gebruik van gebouwen in een bestemmingsplan kunnen alle zaken worden geregeld die ruimtelijk planologisch relevant zijn. Bescherming van de leefbaarheid in wijken en buurten door

Collegedebrief - GEHEIMHOUDING ex art. 25 Gemeentewet tot aan 12 juni 2013

Volgvel 1

het beperken van de mogelijkheid om woningen te splitsen, valt daar onder. Daarover bestaat vaste jurisprudentie.

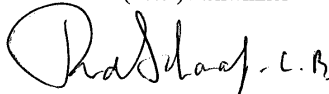
Het ontwerp-bestemmingsplan bevat een splitsingsverbod in een groot aantal bestemmingsplannen waarin een belangrijke woonfunctie voorkomt. Wij hebben ons niet beperkt tot bestemmingsplangebieden waar in straten de 15%-norm voor onzelfstandige kamerverhuur reeds volledig is benut. Ook andere woongebieden worden beschermd, om te voorkomen dat daarheen overloop ontstaat uit buurten waar de 15% 'vol' zit. Om niet een al te rigide verbod in te voeren op splitsing kent het bestemmingsplan een afwijkingsmogelijkheid. Deze maakt het mogelijk om woningen van 140m² en groter te splitsen in appartementen van minimaal 50m². Dit soort splitsingen ontmoet meestal geen bezwaar, bevindt zich in een ander woningmarktsegment en is wezenlijk anders dan de splitsingen die wij ongewenst vinden en die vergelijkbaar zijn met kamerverhuur (appartementen vanaf 18m²).

Wij leggen het ontwerp-bestemmingsplan nu voor een periode van 6 weken ter inzage tijdens welke zienswijzen kunnen worden ingediend. Vanaf de start van de terinzagelegging is de beschermende werking van dit bestemmingsplan een feit. Splitsingsaanvragen moeten vanaf dat moment worden aangehouden totdat uw raad het bestemmingsplan vaststelt en het in werking treedt. Vervolgens kan de aanvraag worden geweigerd.

Naar verwachting kan uw raad het bestemmingsplan komend najaar vaststellen. De kans bestaat dat daarna nog een tweede besluit moet worden genomen. Dat is het geval als enkele binnenkort (26 juni) door uw raad vast te stellen bestemmingsplannen, die onder het splitsingsverbod moeten vallen, nog niet in werking zijn getreden. Het gaat dan met name om de plannen Hortusbuurt-Noorderplantsoen, Ruskenveen 2012, Kranenburg-Stadspark en Beijum. Indien tegen deze plannen beroep wordt ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State en daarbij ook een voorlopige voorziening wordt gevraagd, treden zij niet in werking voordat het bestemmingsplan Woningssplitsing wordt vastgesteld. Het moment van inwerkingtreding moet dan worden afgewacht waarna ook deze plannen onder het splitsingsverbod kunnen worden gebracht. Tot die tijd geldt het splitsingsverbod dan voor de oude bestemmingsplannen die nog gelden in deze plangebieden.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bestemmingsplan **Woningsplitsing**

versie ontwerp

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Begrenzing plangebied	8
Hoofdstuk 2 Beleidskader en opkomst woningsplitsing	9
2.1 Beleidskader	9
2.2 Woningsplitsing	9
Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plan	11
3.1 Doel	11
3.2 Ruimtelijke relevantie	11
3.3 Uitwerking	11
Hoofdstuk 4 Juridische toelichting	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Geldende bestemmingsplannen	13
4.3 Toelichting op de artikelen	13
Hoofdstuk 5 Overleg	15
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid / exploitatie	17
Regels	19
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	20
Artikel 1 Begrippen	20
Artikel 2 Toepassingsgebied	22
Hoofdstuk 2 Regels betreffende woningsplitsing	23
Artikel 3 Woningsplitsing	23
Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels	24
Artikel 4 Overgangsrecht	24
Artikel 5 Slotregel	25
Bijlagen	27

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Toelichting

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlage - Woningplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Groningen is de jongste stad van Nederland. De belangrijkste reden hiervoor zijn de circa 50.000 studenten aan de RUG en de Hanzehogeschool. Daarvan wonen er, inclusief internationale studenten, circa 35.000 in de stad. Het aantal groeit nog jaarlijks. Dit grote aantal jongeren legt een druk op de woningmarkt. De groei is tot op heden met name opgevangen in de particuliere markt voor kamerverhuur. De belangrijkste reden hiervoor is dat er in Groningen veel relatief goedkope woningen beschikbaar zijn in bij studenten gewilde wijken, met name in de oude wijken rond de binnenstad, maar ook daarbuiten in na-oorlogse wijken.

Kamerhuurders hebben vaak een ander leef- en werkpatroon dan gezinnen en andere huishoudens. Bij grote aandelen kamerverhuur in een straat of buurt kan het woon- en leefmilieu worden verstoord. Er kan druk op de openbare ruimte ontstaan door de toename van geparkeerd fietsen en auto's en dat kan voor overlast zorgen. Ook kan sprake zijn van geluidsoverlast. Vandaar dat de kamerverhuurmarkt met ingang van 2008 ingeperkt is. Per straat mag 15% van het aantal panden gebruikt worden voor onzelfstandige kamerverhuur. In sommige buurten bevinden zich straten waar die 15% al is opgesoupeerd; de straat zit "op slot".

De aanhoudende behoefte aan woonruimte voor jongerenhuisvesting heeft in een aantal buurten in de stad Groningen geleid tot een toename van het aantal bouwkundige woningplitsingen. Door dergelijke woningplitsingen ontstaan twee of meer kleine zelfstandige woonruimten (appartementen) in woningen die oorspronkelijk bedoeld en geschikt waren voor gezinsbewoning.

Dit splitsen is anders dan het omzetten van een woning voor kamerverhuur. Voor het kamersgewijs verhuren van panden aan 3 personen in 4 kamers moet een onttrekkingsvergunning worden aangevraagd. Hierbij ontstaat onzelfstandige bewoning, terwijl het splitsen leidt tot meerdere kleine zelfstandige wooneenheden. Het effect op de omgeving in de buurt is echter hetzelfde, want de aard van de bewoning is in beide gevallen vergelijkbaar: bewoning door voornamelijk jongeren en studenten. Zo kan het gebeuren dat in straten waar al 15% kamerverhuur is, er toch nog jongerenhuisvesting bij komt. Sinds 2010 zijn door dergelijke splitsingen circa 650 eenheden toegevoegd, waarvan de helft in straten die al 'op slot' stonden vanwege de 15% norm.

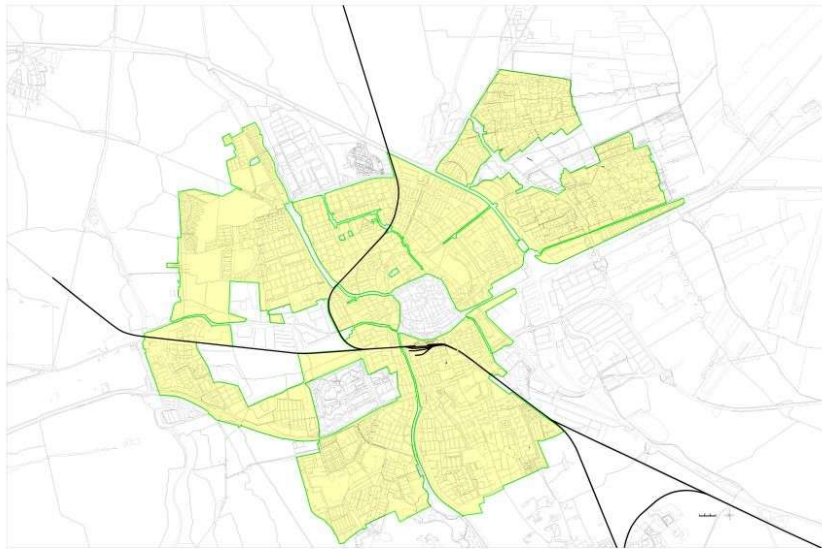
Voor onzelfstandige kamerverhuur is dus beleid vastgesteld. Maar dat geldt niet voor splitsing. Door bouwkundige woningplitsing wordt in feite de 15% norm ontrokken. Omdat het hier gaat om zelfstandige woonruimte telt deze niet mee voor de 15% norm.

Dit bestemmingsplan heeft tot doel om de woningplitsingen te reguleren en daarmee het woon- en leefmilieu in bestaande wijken te beschermen. De regels van het plan worden van toepassing verklaard op een aantal geldende bestemmingsplannen. Deze bestemmingsplannen gelden voor gebieden in de stad waar de woningplitsing problematisch is of kan worden. Daarmee is het een zogenaamd facetbestemmingsplan: het regelt een specifiek aspect dat in al die plannen voorkomt.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit 70 bestemmingsplannen. De facetregeling wordt daarop van toepassing verklaard. Onderstaande afbeelding geeft de begrenzing van het plangebied aan.



plangebied

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 2 Beleidskader en opkomst woningsplitsing

2.1 Beleidskader

Structuurvisie Wonen

In de Structuurvisie Wonen is het belang aangegeven van evenwichtige wijken met een aantrekkelijk woon- en leefmilieu waar mensen goed kunnen wonen. Dit zijn wijken en buurten met onder andere een goede balans in de woningdifferentiatie, samenstelling van de bewoners en bij de wijk passende voorzieningen. Bekend is dat de waardering voor en de beleving van wijken door bewoners, naast fysieke kenmerken, vooral door sociale aspecten als de bevolkingssamenstelling en de dagelijkse interactie worden bepaald. Het verzamelbegrip leefbaarheid kent echter vele kanten waarbij natuurlijk ook groen in de buurt, overlast, veiligheid en bijvoorbeeld de aanwezigheid van hoogbouw een rol kunnen spelen. In dit verband zijn met name de bewoningsdichtheid en de dagelijkse omgang met burens en overige bewoners relevant voor het uiteindelijk oordeel van bewoners over een wijk. We willen daarom borgen dat de diversiteit in wijken behouden blijft en dat de dichtheid van bewoning niet te groot wordt.

15% norm

In juni 2008 heeft de gemeenteraad besloten dat er geen onttrekkingsvergunningen worden verleend wanneer het aantal van dergelijke kamerverhuurpanden in een straat boven de 15% van het aantal panden in de betreffende straat komt. Het doel daarvan is:

- de zelfstandige woningvoorraad volkshuisvestelijk te beschermen door het aantal kamerverhuurpanden in straten waar de 15% bereikt is in elk geval niet verder te laten toenemen;
- de druk op de oude wijken te verlichten door kamerverhuurpanden meer te spreiden over de stad;
- tegelijkertijd voldoende mogelijkheden te bieden om de groei van het aantal studenten te blijven kunnen opvangen, ook in de particuliere markt. Studenten moeten overal kunnen blijven wonen.

Het beleid voor particuliere kamerverhuur en de 15% is nu al een aantal jaren van kracht en inmiddels zien we dat zich in de oude wijken de verwachte verschuiving heeft voorgedaan naar straten die nog niet aan de 15% zaten. Daarnaast heeft ook een verschuiving plaatsgevonden naar de jongere wijken, waar tot dat moment nog niet veel kamerverhuur plaatsvond. Het beleid zorgt daarmee dus voor een verdeling van de kamerverhuur over de stad, wat ook het uitgangspunt is. De raad heeft daarom in 2011 nogmaals aangegeven dat de 15% norm voorlopig niet ter discussie staat en dat vastgehouden wordt aan het beleid.

2.2 Woningsplitsing

Woningsplitsing en Bouwbesluit

Met de invoering van het Bouwbesluit 2012 per 1 april 2012 zijn de eisen die worden gesteld aan een zelfstandige woning flink omlaag gegaan. De oppervlakte van het 'verblijfsgebied' van woningen mag kleiner zijn. Volgens het nieuwe Bouwbesluit dient het verblijfsgebied (bijvoorbeeld woonkamer) in een woning een minimale oppervlakte te hebben van 18m², voorheen was dit 24 m². Ook de eisen aan voorzieningen voor onder andere geluidswering en brandwerendheid van bijvoorbeeld de wanden zijn gewijzigd. Het gevolg hiervan is dat het makkelijker is geworden om bestaande woningen bouwkundig te splitsen in kleine 'appartementen' - soms zelfs met deels gezamenlijke voorzieningen - die formeel als zelfstandige woningen tellen. Een belangrijk doel van deze wijziging in het Bouwbesluit was het makkelijker maken van het verbouwen van leegstaande kantoren tot woonruimte.

Op verscheidene plekken in de stad wordt deze mogelijkheid van bouwkundige splitsing nu evenwel gebruikt om gezinswoningen op te splitsen in kleine woonheden en aan te bieden voor jongerenhuisvesting. Aangezien na bouwkundige splitsing zelfstandige woonruimten ontstaan, is hiervoor geen onttrekkingsvergunning ten behoeve van kamerverhuur nodig.

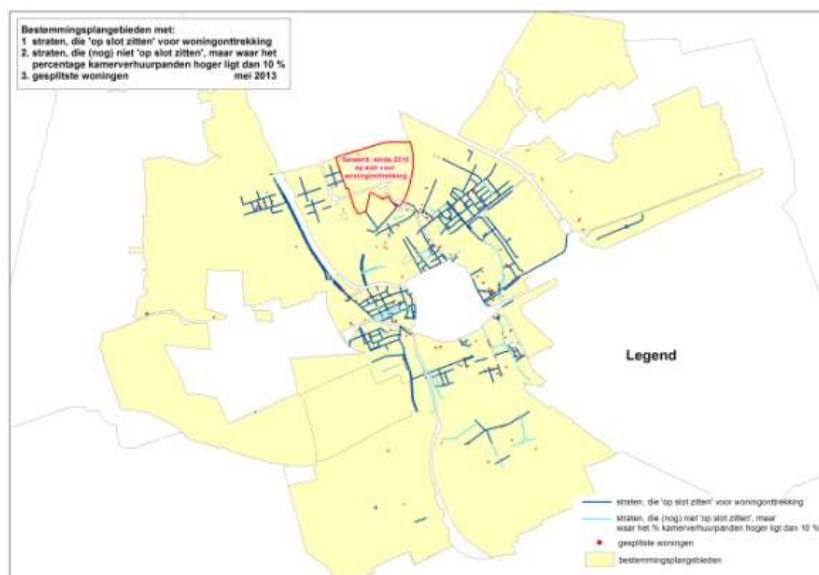
Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Gevolgen

Hiermee komen de doelstellingen van het gemeentelijk beleid om de zelfstandige woningvoorraad volkshuisvestelijk te beschermen en evenwichtig opgebouwde wijken te behouden, onder druk te staan. Door de bouwkundige splitsingen ontstaan over het algemeen namelijk zogenaamde 'mini-appartementen' die vergelijkbaar zijn met kamergewijze verhuur van een woning. Het woon- en leefmilieu en daarmee de leefbaarheid in deze wijken en straten komt onder druk te staan en dat is onwenselijk. Dit blijkt ook uit de toename van klachten die ontvangen worden uit wijken waar dit plaatsvindt.

We zien dat de recente woningsplitsingen zich vooral hebben voorgedaan in wijken met een meer dan gemiddelde dichtheid. Dit zijn tevens de wijken waar het belangrijk is om het aantal woningen dat geschikt is voor gezinnen op peil te houden.

Uit analyse van de gegevens blijkt dat veel splitsingen zich voordoen in buurten waar zich meer dan 10% aan woningonttrekkingen voor kamerverhuur hebben voltrokken. Dat is te zien op onderstaande kaart.



De toename van het aantal splitsingen van woningen (vooral ook in straten die al op slot zitten vanwege de 15% norm), de gevolgen van splitsingen voor een evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad en de leefbaarheid in buurten en wijken en de geluiden van buurtorganisaties en bewoners zijn de aanleiding geweest om de mogelijkheden van het reguleren van woningsplitsingen te onderzoeken. Uitkomst daarvan is dat in dit bestemmingsplan gangbare gezinswoningen uitgesloten worden van de mogelijkheid om te splitsen.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het plan

3.1 Doel

Met dit facetbestemmingsplan wordt het bouwkundig splitsen van woningen gereguleerd. Met het regelen van het gebruik van gebouwen in een bestemmingsplan kunnen zaken worden geregeld die ruimtelijk relevant zijn. Bescherming van het woon- en leefklimaat van wijken en buurten door het beperken van de mogelijkheid om woningen te splitsen valt daar onder. Er wordt een evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad mee bereikt.

Om de leefbaarheid in wijken en de beschikbaarheid van gangbare (betaalbare) gezinswoningen te borgen wordt een splitsingsverbod voor deze woningen ingesteld voor een groot aantal woongebieden in de stad, met uitzondering van de binnenstad.

Met het reguleren van woningsplitsingen willen we bereiken dat:

- de werking van de 15% norm wordt versterkt (en niet wordt ontweken);
- de beschikbaarheid van gezinswoningen voor onder andere jonge gezinnen wordt ondersteund;
- de bevolkingsopbouw zich evenwichtig kan ontwikkelen, en
- een toename van de (bevolkings)dichtheid niet leidt tot aantasting van het woon- en leefklimaat.

3.2 Ruimtelijke relevantie

Een goed ruimtelijke ordening staat borg voor een goed woon- en leefmilieu. In een woonbuurt kunnen verschillende vormen van bewoning voorkomen die zich, bij overaanwezigheid van één vorm, niet goed met elkaar verdragen. Waar gezinnen en alleenstaande jongeren samen een buurt bevolken, kan door verschillen in leefstijl een aantasting van het woon- en leefmilieu optreden. Jongeren hebben niet de intentie om bestendig, voor onbepaalde tijd, een met een gezinsverband vergelijkbaar samenlevingsverband met elkaar aan te gaan. Zij hebben slechts de wens om gedurende de studietijd over huisvesting te beschikken en hebben normaliter geen band die het enkel gezamenlijk bewonen van een bepaalde woonruimte te boven gaat. Gelet hierop kan deze vorm van samenwonen niet op één lijn worden gesteld met bewoning van het pand door een gezin. De ruimtelijke effecten van een oververtegenwoordiging van jongeren in een buurt kunnen de leefbaarheid aantasten. Er vindt dan toename van parkeerdruk plaats door fietsen en auto's en dat kan voor overlast zorgen. Ook is regelmatig sprake van geluidsoverlast. Het verantwoordelijkheidsgevoel voor een schone buurt is veelal laag.

Dit plan stelt grenzen aan de hoeveelheid woningen die gebruikt mogen worden voor huisvesting van de kleinste huishoudens. Dit ter aanvulling op het al sinds 2008 ingezette beleid dat om dezelfde redenen het aantal kamerverhuurpanden per straat beperkt (de 15% norm).

3.3 Uitwerking

Plangebied

Bij het bepalen van het gebied waarop dit facetbestemmingsplan van toepassing is, is het uitgangspunt dat het reguleren van splitsing in het ene gebied niet tot gevolg mag hebben dat het aantal splitsingen in een ander gebied toeneemt (het 'waterbedeffect'). Daarom wordt het plangebied niet beperkt tot alleen de buurten waar de 15% norm al opgesoupeerd is, maar maken ook buurten en wijken waar nog ruimte zit in de 15% norm deel uit van het plangebied. Niet in het plangebied zijn opgenomen:

- bedrijventerreinen
- het buitengebied
- de lintdorpen (kennen al een splitsingsregeling)
- de binnenstad binnen de diepenring (hier geldt de 15% norm niet en is dus ook geen splitsingsverbod nodig).

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Oppervlakenorm

Het splitsingsverbod geldt in beginsel voor alle woningen in de opgenomen bestemmingsplannen.

Daarmee worden alle woonfuncties bereikt in deze gebieden, niet alleen in de woonbestemming maar ook woonfuncties in gemengde en centrumbestemmingen.

Het gevaar van een verbod is dat het te rigide is in zijn uitwerking. Voorkomen moet worden dat het splitsen van woningen die zich in een ander deel van de woningmarkt bevinden, worden geblokkeerd.

De oppervlakte van de woningen waarvoor het splitsingsverbod gewenst is, heeft een bovengrens van ca. 130 m². Woningen die groter zijn dan 140 m² gebruiksoppervlakte behoren niet tot deze categorie “betaalbaar en schaars”. Daarom wordt in dit bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid

opgenomen. Deze regelt dat splitsingen die geen afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de buurt en daarom geen bezwaar ontmoeten, gerealiseerd kunnen worden. Woningen met een

gebruiksoppervlakte van 140m² en meer kunnen eventueel gesplitst worden. Voorwaarde voor het toestaan van een afwijking is dat na splitsing appartementen ontstaan die niet kleiner zijn dan 50m².

Dergelijke appartementen zijn niet vergelijkbaar met kamers in kamerverhuurpanden en vormen een ander segment op de woningmarkt. Met deze afwijkingsbevoegdheid wordt het belang van dergelijke splitsingen niet door dit bestemmingsplan geblokkeerd.

De norm van 140m² wordt gekoppeld aan het begrip 'gebruiksoppervlakte' uit het Bouwbesluit. De gebruiksoppervlakte wordt bepaald volgens NEN 2580. Toepassing van deze eenheidsnorm levert een oppervlakte op die puur geschikt is voor woongebruik en sluit de overige ruimtes in een woning uit.

In de begripsbepalingen sluiten we tevens aangebouwde bergingen, garages en andere niet voor bewoning geschikte ruimtes uit. Dit voorkomt dat dergelijke ruimtes meegeteld worden, met het risico dat dan boven de 140m² wordt uitgekomen en splitsing eventueel mogelijk wordt.

Bijlage - Woningplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 4 Juridische toelichting

4.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Woningplitsing is een zogenaamd facet-bestemmingsplan. Zo'n plan bevat specifieke regels die een facet van de ruimtelijke ordening betreffen. In dit geval gaat het om regels die het splitsen van woningen reguleren met het oog op behoud van de leefbaarheid en evenwichtige samenstelling van de woningvoorraad in woonwijken. Uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigen dat andere vormen dan gezinsbewoning als gevolg van woningplitsing ruimtelijk relevant zijn of kunnen zijn.

De facetregeling is van toepassing op een groot aantal bestemmingsplannen. Zij ligt als het ware als een paraplu over die bestemmingsplannen heen. Vandaar dat een facet-bestemmingsplan ook wel een paraplubestemmingsplan wordt genoemd. Het is juridisch gezien een bestemmingsplan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen. Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale verbeelding is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd, en bezit een meetfunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via het internet (gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan alsook www.ruimtelijkeplannen.nl). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

De papieren verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:25000. De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

4.2 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren momenteel 70 bestemmingsplannen. Deze zijn in bijlage 1 bij de regels van dit plan vermeld. Voorliggend bestemmingsplan voegt specifieke regels ten aanzien van woningplitsing toe aan de bouw- en gebruiksregels van die plannen.

4.3 Toelichting op de artikelen

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De begrippen in dit bestemmingsplan zijn specifiek gericht op het reguleren van woningplitsingen, en zijn aanvullend op de begrippen in de onderliggende bestemmingsplannen.

De bestemmingsplannen die onder dit facetbestemmingsplan vallen, kennen in veel gevallen het meetvoorschrift 'oppervlakte van een bouwwerk'. Deze maat is gekoppeld aan de regels voor de uitbreiding van woningen met bijbehorende bouwwerken e.d.. Ingeval van splitsing wordt echter het meetvoorschrift 'gebruiksoppervlakte woonfunctie' uit het Bouwbesluit gehanteerd. Hierbij worden ruimten in een woning uitgesloten die niet tot de bruikbare woonoppervlakte behoren. Bovendien tellen aangebouwde bijbehorende bouwwerken, garages e.d. niet mee bij de oppervlaktebepaling. Het begrip 'oorspronkelijke vloeroppervlakte' is opgenomen om vast te leggen dat het bepalen van de gebruiksoppervlakte woonfunctie geschiedt op basis van de oorspronkelijke, bij de oprichting van de woning, afgegeven bouwvergunning.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Dit artikel verwijst naar bijlage 1 bij de regels en naar de verbeelding. Beiden geven aan welke bestemmingsplannen onder dit plan vallen en welke plangrenzen daarbij gelden. Van sommige bestemmingsplannen vallen slechts delen onder dit facetbestemmingsplan.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Regels betreffende woningsplitsing

Artikel 3 Woningsplitsing

Het splitsingsverbod geldt voor zowel gebruik, verbouw als uitbreiding van alle bestaande woningen in het plangebied. Onder bestaand wordt verstaan bestaand ten tijde van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

Door middel van de hier opgenomen afwijkingsbevoegdheid mogen woningen met een gebruiksoppervlakte van 140m² en meer eventueel gesplitst worden, onder voorwaarde dat na splitsing appartementen ontstaan die niet kleiner zijn dan 50m². Dergelijke appartementen zijn niet vergelijkbaar met kamers in kamerverhuurpanden en vormen een ander segment op de woningmarkt.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 4 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 5 Slotregel

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 5 Overleg

In het kader van het op grond van artikel 3.1.1 van het Bro verplichte vooroverleg is contact gelegd met het waterschap Noorderzijlvest en de provincie Groningen.

Het waterschap heeft aangegeven dat dit bestemmingsplan geen waterhuishoudkundige zaken of andere waterschapsbelangen raakt en dat daarom afgezien kan worden van formeel overleg.

Omdat het plan geen provinciale ruimtelijke belangen raakt, kan ook overleg met de provincie Groningen achterwege blijven, conform het gestelde in de brief van gedeputeerde staten van 20 mei 2011.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlage - Woningplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid / exploitatie

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Woningplitsing heeft echter betrekking op een reeds bebouwd deel van de gemeente, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief worden overgelaten. De door de gemeente te maken kosten bestaan uitsluitend uit plankosten en de kosten van onderzoek, dat nodig is met het oog op de voorbereiding van het plan. Deze uitgaven komen ten laste van de algemene middelen van de gemeente.

Omdat het voorliggende plan een kleine aanpassing vormt van geldende planologische regelingen en er geen sprake is van een bouwplan, hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Voor het overige worden de bouw mogelijkheden, die volgens de vigerende regelingen bestaan, in het nieuwe bestemmingsplan niet gewijzigd of uitgebreid.

Er doet zich dus geen mogelijkheid voor van kostenverhaal als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Regels

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1 plan:
het bestemmingsplan Woningsplitsing met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP534Woningsplits-ow01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlage(n).
- 1.3 verbeelding:
de verbeelding van het bestemmingsplan Woningsplitsing, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP534Woningsplits-ow01.
- 1.4 bestaand:
op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand.
- 1.5 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.
- 1.6 bouwwerk:
een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.
- 1.7 gebruiksoppervlakte woonfunctie:
de oorspronkelijke vloeroppervlakte binnen de bouwmuren bepaald volgens NEN 2580 met dien verstande dat daarbij aangebouwde bergingen, garages en andere niet voor bewoning geschikte ruimtes niet worden meegeteld.
- 1.8 NEN:
Nederlandse norm van het Nederlands Normalisatie-instituut.
- 1.9 oorspronkelijke vloeroppervlakte:
de vloeroppervlakte volgens de aanvraag van de omgevingsvergunning dan wel bouwvergunning op grond waarvan de woning is opgericht.
- 1.10 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

- 1.11 zelfstandige woning:
een woning zoals die in het kadaster met een afzonderlijk huisnummer staat opgenomen.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Artikel 2 Toepassingsgebied

Dit bestemmingsplan is van toepassing op de in bijlage 1 bij deze regels vermelde bestemmingsplannen voor zover zij op de verbeelding zijn opgenomen.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 2 Regels betreffende woningsplitsing

Artikel 3 Woningsplitsing

3.1 Algemene bouwregels

Het is verboden een bestaande woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen.

3.2 Afwijkingsbevoegdheid

1. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1 mits:
 - a. de gebruiksoppervlakte woonfunctie van de bestaande woning groter is dan of gelijk is aan 140m², en
 - b. de gebruiksoppervlakte volgens NEN 2580 van elke zelfstandige woning die als gevolg van de splitsing ontstaat niet kleiner is dan 50m².

3.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 3.2 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van een bestaande woning als meer dan één zelfstandige woning.

3.5 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.3, indien de gebruiksoppervlakte woonfunctie van een bestaande woning groter is dan of gelijk is aan 140m², met dien verstande dat de gebruiksoppervlakte volgens NEN 2580 van een zelfstandige woning niet kleiner mag zijn dan 50m².

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

Artikel 4 Overgangsrecht

4.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

4.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Artikel 5 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan Woningsplitsing.

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

Bijlagen

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

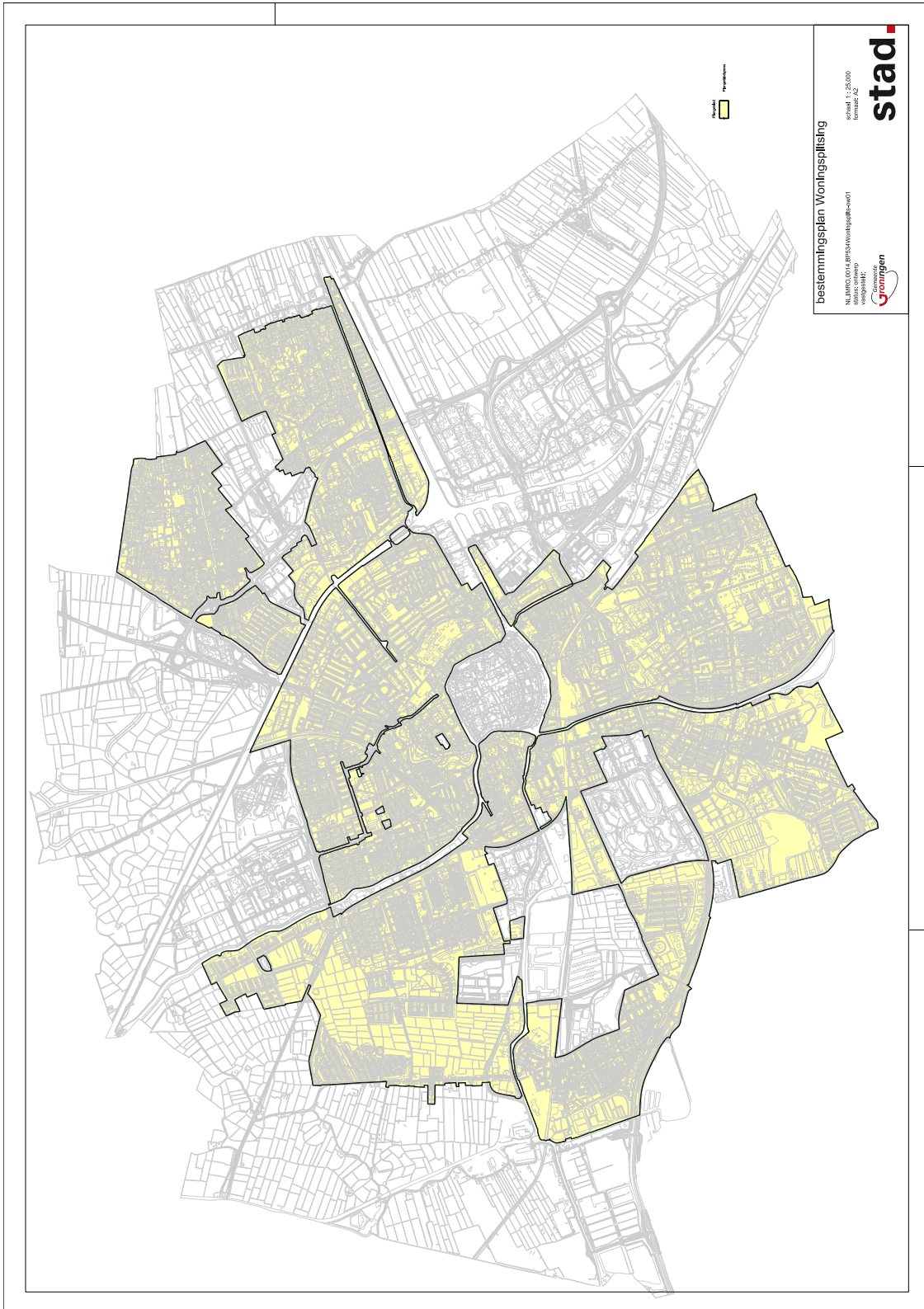
Bijlage 1 Bestemmingsplannen waarop het facetbestemmingsplan van toepassing is

plannr	plannaam	datum vaststelling	datum onherroepelijk
140	West-End Hoogkerk	29-8-1966	
224	Vinkhuizen West	20-6-1977	
384	Oranjewijk	19-11-1997	23-04-1998
390	De Brink/De Meeuwen	24-09-1997	17-08-1999
402	Schilderswijk	26-05-1999	13-03-2000
403	Westerhaven e.o.	21-12-1999	27-07-2000
408	Binnenstad oost	23-02-2000	23-11-2000
416	Hortusbuurt/Noorderplantsoen	17-10-2001	02-05-2002
422	Europapark	18-12-2002	02-10-2003
423	Beijum 2003	26-11-2003	05-08-2004
427	Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt	31-05-2006, nr. 9	09-01-2008
428	Hoogkerk-zuid	21-02-2007, nr. 6d	04-10-2007
430	Vinkhuizen 2007	20-06-2007, nr. 11	01-11-2007
435	Helpermaar	30-03-2005, nr. 6e	18-10-2006
439	Oud Zuid	27-05-2009	24-06-2010
447	Kop van Oost	27-09-2006, nr. 6a	15-03-2007
448	Waterrand Oosterparkwijk	30-09-2009	07-12-2011
449	Kempkensberg – Engelse Kamp e.o.	29-10-2008	14-09-2009
450	Coendersborg	28-10-2009	26-01-2010
453	Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk Uitwerkingsplan Plutolaan	27-01-2010 15-03-2011	23-4-2010 06-05-2011
454	De Held III	17-06-2009	27-11-2009
455	De Wijert	27-01-2010	27-4-2010
457	La Liberté	28-01-2009	23-04-2009
458	Corpus den Hoorn 2008	17-12-2008	21-05-2009
459	Bodenterrein/UMCG	26-5-2010	03-09-2010
464	Eendrachtsskade ZZ 12	30-09-2009	12-04-2010
467	Korrewegwijk/De Hoogte 2009	20-10-2010	31-12-2010
468	Pop Dijkemaweg	30-1-2013	29-03-2013
471	Helpman	20-10-2010	01-06-2011
472	De Held I	29-09-2010	31-12-2010
473	De Hunze / Van Starckenborgh	20-10-2010	21-01-2011
475	Partiële herziening bestemmingsplan industrieterrein Koningsweg	23-06-2010	20-08-2010
477	Cortinghborg	30-11-2011	16-03-2012
480	Oosterpoort	28-09-2011 Hernieuwd vastgesteld op 29-05-2013	
482	Hoogkerk-Gravenburg	18-07-2012 nr 6i	23-01-2013, deels vernietigd
483	Driehoek Peizerweg/Zuiderweg	30-03-2011	01-07-2011
N23	Industrieterrein Koningsweg	25-09-1972	
388	Rijksweg	24-09-1997	
271	Oosterhoogebrug I	22-09-1980	
485	Hoornse Meer, Hoornse Park en Piccardthof	28-09-2011	25-07-2012

Bijlage - Woningsplitsing ontwerp bestemmingsplan

487	Pop Dijkemaweg 38	15-12-2010	05-04-2012
489	Oosterparkwijk	28-3-2012	02-08-2012
491	Oosterhoogebrug en Ulgersmaborg	21-12-2011	09-01-2013
495	Reitdiep 2012	18-07-2012 nr 6j	In werking per 28-09-12, wel beroep
497	Lewenburg/Ruischerwaard	28-03-2012	30-01-2013
501	Trefkoel	28-09-2011	25-11-2011
502	Semmelweisstraat	25-01-2012	30-3-2012
503	Schildersbuurt	19-12-2012	22-2-2013
383	Kranenburg I	25-06-1997	
393	Kranenburg II	24-06-1998	
56	Stadspark e.o.	16-01-1956	
57	Corpus den Hoorn	06-02-1956	
149	Noorderlaan	18-12-1967	
178	Stadspark - Oost	05-04-1971	
144	Zuiderlaan I	03-07-1967	
483	Driehoek Peizerweg- Zuiderweg	30-03-2011	
	Plan van Uitbreiding	27-04-1936	
194	Beijum	24-06-1974	
506	Ebbingekwartier	25-01-2012	30-3-2012
514	Bessemoerpark	19-12-2012	22-02-2013
396	Ruskenveen	16-12-1998	
263	Hoogkerk XVII	17-03-1980	
8b	Peizerweg	29-08-1949	
152	Peizerweg III	23-09-1968	
N10	Plan in onderdelen "Ruischerbrug"	31 mei 1956	
	Plan van uitbreiding	29- 8-1939 2	
115	De Paddepoel	22-7-1963 12	
133	De Paddepoel, 3 ^e toepassing art. 23 bebouwingvoorschriften		
145	De Paddepoel I	19-2-1968 2	
171	De Paddepoel II	6-7-1970 9	

Bijlage - Bestemmingsplan woningsplitsing - kaartpdf



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 29-05-2013
Raadscommissie B&V
Datum raadscommissie 15 mei 2013
Bijlagen 1

Registratienr. RO12.3225181
Datum B&W besluit 21 mei 2013
Portefeuillehouder Van Keulen
Steller Gerrit Lieferring
Telefoon 367 81 11
E-mail gerrit.lieferring@groningen.nl

Onderwerp

Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied vast te stellen als richtsnoer en toetssteen voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied;
- II. in te stemmen met het geven van een vervolg aan de samenwerking voor de Knoop Groningen en de ontwikkeling van het Stationsgebied.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

2

(Publieks-)samenvatting

Het door de raad in juli 2011 vastgestelde voorkeursalternatief voor het stationsgebied is uitgewerkt in een ontwikkelstrategie. Deze uitwerking heeft vorm gekregen in:

- a) een ruimtelijk concept (Voorkeursalternatief Stationsgebied) en een gebiedsconcept (CityHub);
- b) een planinstrument als hulp bij het nemen van besluiten op korte en lange termijn (Beslisboom).

De besluiten onder b betreffen onderdelen van het Voorkeursalternatief zoals de keuze voor de opzet van het station met of zonder een eilandperron, de keuze voor een traverse of een tunnel die het zuidelijk deel van het stationsgebied bereikbaar maakt, het al dan niet verlagen van het Parkwegviaduct en de aanleg van een busstation op hoogte of op maaiveld. Er zijn nog verschillende eindsituaties mogelijk. De uiteindelijke uitkomst wordt bepaald door toekomstig geldende omstandigheden zoals de economische situatie, en besluiten binnen andere stedelijke projecten. Voor de kortere termijn speelt de de vorming van een HOV-visie voor de Regio Groningen- Assen daarbij een belangrijke rol.

Inleiding

De ontwikkelstrategie voor het stationsgebied is de uitwerking van het voorkeursalternatief dat in juli 2011 door de raad is vastgesteld. De strategie is opgesteld samen met de partijen die een grote verantwoordelijkheid hebben voor de maatregelen in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor het station en de toeleidende sporen. De opgave valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen:

- 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 ontwikkelingsvisie, waarvan de gemeente de trekker is. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040.

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

Beoogd resultaat

Met de ontwikkelstrategie zet de gemeente de route uit voor de te nemen stappen die moeten leiden tot de verdere ontwikkeling van het stationsgebied als hét multimodale vervoersknooppunt van het noorden en als een dynamo voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Daarmee willen we de plannen van andere partijen in het stationsgebied beïnvloeden in een richting die aansluit op onze gemeentelijke ambities vastgesteld in de Structuurvisie, de CityHub, de ontwerpogave en het Voorkeursalternatief Stationsgebied. Ook wordt inzichtelijk welke initiatieven vanuit de gemeente nodig zijn om het gewenste resultaat te bereiken. Met de toepassing van de beslisboom wordt inzichtelijk wat de effecten zijn van deze toekomstige besluiten op de ambities van het Voorkeursalternatief.

Kader

De ontwikkelingsvisie is in opdracht van de raad opgesteld. Het project staat op de strategische agenda van de raad. Dat houdt in dat de raad zo veel als mogelijk in de positie komt om aan de voorkant van het proces te sturen. Gezien de veelheid van (overheids)partijen speelt die sturing zich af tussen beïnvloeding en finale beslissingsbevoegdheid. Een scheidslijn in verantwoordelijkheid tekent zich in dit speelveld af tussen de Knoop Groningen voor de korte termijn en de ruimtelijke inpassing en de stedelijke ontwikkeling van het gebied op de lange termijn. Korte en lange termijn moeten ondanks dit verschil in verantwoordelijkheid wel op elkaar afgestemd worden en blijven. Deze onderwerpen treffen elkaar op het vlak van de transfer (ligging en uitvoering met oog op loopstromen, overstap bus en interwijkverbinding), het uitplaatsen van het opstelreïn (programma en toekomstig busstation) en de inrichting van het voorplein. De ontwikkelstrategie vormt hierin de schakel en geeft ondersteuning bij het nemen van besluiten. Het principe “sturen aan de voorkant” beperkt zich zo niet alleen tot de visie zelf, maar zit ook besloten in de aard van het daarbij behorende planinstrument. Dit lichten we hierna toe.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

3

Argumenten/afwegingen

In het Voorkeursalternatief heeft uw raad een aantal ambities voor de ontwikkeling van het stationsgebied bepaald. De weg naar het realiseren van deze ambities is uitgewerkt in een ontwikkelstrategie. Kern daarvan is een beslissingsondersteunend instrument (de beslisboom). Deze ontwikkelstrategie leggen wij aan u voor ter vaststelling. De uitgewerkte vorm hebben we u gepresenteerd in een gecombineerde commissievergadering van 20 juni 2012. Daar is door ProRail ook de stand van zaken van de plannen voor het station en het spoor uiteengezet.

Strategie in besluitvorming: beslisboom

Gezien de ontwikkelingstermijn, die kan uitlopen tot 2030/40, is bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief niet gekozen voor één enkel uitgewerkt plan. Daarvoor zijn de omstandigheden waaronder ontwikkelingen plaats kunnen vinden te ongewis. Met de beslisboom als flexibel planinstrument kan worden hierop worden ingespeeld.

De rapportage valt uiteen in twee delen: de beschrijving van de ontwikkelstrategie en een bijlage met daarin een volledige opsomming en uitwerking van alle ontwikkelpaden die voortkomen uit een aantal essentiële keuzes. Keuzes die bepalend zijn voor de mate waarin de ambities uit het Voorkeursalternatief ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. In de ontwikkelstrategie zelf gaan we in op de ontwikkelpaden met de hoogste score op de ambities van het Voorkeursalternatief. De ontwikkelpaden geven de route aan naar de toekomst en maken inzichtelijk welke keuzes gemaakt moeten worden en wat daarvan de gevolgen zijn.

De beslisboom biedt inzicht in de samenhang, tijdstip en volgordelijkheid van keuzes. Daarbij wordt aangegeven welke interne en externe factoren van invloed zijn op het functioneren van het stationsgebied en mee moeten spelen bij de besluitvorming. De belangrijkste keuzes zijn:

- Spoorconfiguratie: handhaven perroneiland of doorgetrokken sporen over het perroneiland (keuze voor perroneiland al gemaakt)
- Transfer: tunnel of traverse, interwijkverbinding
- Parkwegviaduct: hoog of verlaagd tot Emmaboulevard
- Busstation: op hoogte of op maaiveld

Korte termijn: Aanpak Knoop Groningen: planuitwerking

De eerste twee punten (spoorconfiguratie en transfer) spelen op de korte termijn en zijn maatregelen binnen de Knoop Groningen, een pakket van infrastructurele maatregelen voor de spoorsector. Deels bekostigd uit rijksgeld (RSP: het Regionaal Specifiek Pakket) en deels uit regionale middelen (Raamwerk Regiorail). De provincie Groningen is namens het Rijk gedelegeerd opdrachtgever voor de uitvoering van de maatregelen. Provinciale Staten beslissen over de voorstellen met inachtneming van de wettelijke rol, van ProRail. Onze beslissingsbevoegdheid is begrensd. Door de deelname van ons college in het regiobestuur en in de Stuurgroep Stationsgebied oefenen we echter wel degelijk invloed uit. Uw opinie over deze onderwerpen is daarbij voor ons richtinggevend.

Deze planvorming van ProRail heeft inmiddels de fase van alternatievenstudie doorlopen. Voor het spoor is, zoals gezegd, inmiddels een keuze gemaakt voor een spoorconfiguratie. Een tweetal varianten van deze configuratie is nog onderwerp van onderzoek en besluitvorming. Hierover willen we u dan ook consulteren, voordat de besluitvorming hierover in de Stuurgroep (eind juni 2013) plaats vindt.

Ook voor de transfer wordt nog gestudeerd op een tweetal varianten. Deze planuitwerking is medio 2013 afgerond. Over de keuzemogelijkheden die hier nog voorliggen horen we ook graag uw mening in een opiniërend debat.

Verheugend is, dat ProRail inzet op de uitplaatsing van het opstelrein. Transfer en opstelrein zijn immers voorwaardenschepend voor de gebiedsontwikkeling. De tot dusver gemaakte keuzes zijn hoopgevend voor de ambities die door u voor het gebied zijn vastgelegd.

Langere termijn: Gebiedsontwikkeling

Als de uitplaatsing van het opstelrein tot de mogelijkheden behoort, biedt dat uitzicht op de volgende hoofdkeuzes: verlagen van Parkwegviaduct of niet en de keuze voor een laag of hoog gelegen busstation. Deze keuzes liggen wél binnen het bereik van uw directe beslissingsbevoegdheid. In de ontwikkelstrategie

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

4

zijn dit keuzes die op langere termijn pas aan de orde zijn, als de maatregelen voor de Knoop hun beslag krijgen. We verwachten dat deze keuzes pas na 2020 aan de orde zijn.

Scopewijziging Knoop: Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet vervangen worden. Hiervan hebben we u eerder op de hoogte gebracht. De Stuurgroep Stationsgebied heeft in december 2012 besloten het ontwerpvragestuk van het Herewegviaduct mee te nemen in de scope van de Knoop Groningen, met de opdracht aanvullende financiële afspraken te maken. Deze financiële afspraken vallen buiten de scope Knoop Groningen.

De aanleiding tot dit besluit is gelegen in de nauwe vervlechting met de wijzigingen in de spoorconfiguratie onder het viaduct. Qua ontwerp en uitvoering is er een directe logistieke samenhang in de werkzaamheden. We zullen u direct na de zomer een besluitnota voorleggen over het vervolg op de door ons verrichte verkenningen naar de vervangingsmogelijkheden voor het viaduct.

Groningen Bereikbaar

Naast de aanpak van de zuidelijke ringweg vormen de plannen van ProRail voor de Knoop en de aanleg van een tunnel ter vervanging van de spoorwegovergang Paterswoldsweg majeure uitvoeringsprojecten. De uitvoering ervan zal dan ook in het kader van Groningen Bereikbaar worden afgestemd.

Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen Assen

De onderhanden zijnde actualisatie van de netwerkanalyse Regio Groningen Assen zal ook zijn invloed hebben op het stationsgebied. Een onderdeel van deze actualisatie betreft de HOV-visie voor de regio. Recentelijk bent u door ons geïnformeerd over de stand van zaken van dit onderwerp. Met de aanleg van de HOV-as West 3^e fase zal de hoofdstation ook in een belangrijke rol blijven spelen in de bereikbaarheid van onze stad met de bus. Niet uitgesloten is dat deze rol verder wordt uitgebouwd.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV)

De AVV heeft medio vorig jaar kennis genomen van de contouren van langetermijnontwikkeling van het stationsgebied. In het deze zomer verschenen advies ondersteunt zij de gekozen ontwikkelingsrichting (Voorkeursalternatief). Verder adviseert zij om de open ruimtes te koesteren, pleit zij voor royale open zichtlijnen (naar een nieuw busstation aan de zuidzijde) en een kwalitatief hoogwaardige architectonische vormgeving.

Bij een toekomstige discussie over het weren van doorgaand verkeer van de Stationsweg vraagt de commissie de gevolgen voor de Rivierenbuurt goed in beeld te brengen en mee te nemen in de afweging. Bij het vervangen van het Herewegviaduct acht zij een onderzoek of een busaansluiting op het hoogste punt van het viaduct zinvol is te realiseren. Daarmee zou een zuidelijk busstation over het spoor bereikbaar worden vanuit het noordoosten. Indien de intentie er is op de traverse te fietsen adviseert de AVV aandacht te besteden aan de veiligheid (scheiding fietser/voetganger). Vooralsnog is zij van mening dat de Herebrug en Emmabrug samen voldoende hoofd fietsstructuur bieden. De adviezen en overwegingen zullen wij betrekken bij de verdere planontwikkeling voor het gebied.

Klankbordgroepen

Klankbordgroepen van de bewonersorganisaties en belangengroepen zijn geconsulteerd. De klankbordgroepen hebben inzicht gekregen in de werking van het instrument de beslisboom. Hierdoor is ook voor hen duidelijk wat de planvorming voor het stationsgebied inhoudt en dat het een langdurig proces is.

De bewonersorganisatie Rivierenbuurt blijft op het standpunt dat een omvattende visie op het verkeers- en vervoerssysteem in de stad nodig is voor een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling van het stationsgebied en de andere grootschalige plannen voor de stad. De bewonersorganisatie vreest veel verkeersoverlast en onvoldoende doorstroming indien het besluit wordt genomen voor een verlaging van het Parkwegviaduct.

Financiële consequenties

Uitvoeringskosten

Voor het totale pakket van maatregelen voor de Knoop Groningen is 149 mln. euro beschikbaar. De dekking daarvan komt voort uit het RSP en het Raamwerk RegioRail. In dit budget wordt met ingrepen op het stationsvoorziening alleen rekening gehouden als deze noodzakelijk zijn vanwege de aanpassingen op het station zelf. Voor zover de gemeente daarin extra wensen heeft, zullen die ten laste van de gemeente zelf komen. De

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

5

kosten voor de vervanging van het Herewegviaduct zijn ook geen onderdeel van dit budget. In de begroting 2013 wordt een voorlopige kostenraming van 25-30 miljoen euro vermeld. Daarvan is 10 miljoen euro gedekt uit de risicobuffer grote projecten. De verwachting is dat een aanvullende gemeentelijke bijdrage van minimaal 10 miljoen euro nodig is. Dekking van de kapitaalslasten kan plaats vinden met de jaarlijkse vrijval van BCF-middelen (in 2015 en 2016 is dit 0,8 miljoen euro structureel).

Voor de toekomstige infrastructurele ingrepen zoals het verplaatsen van het busstation met een kortsluiting naar de noorzijde en het verlagen van het Parkwegviaduct die voortkomen uit de ambities van het voorkeursalternatief, zijn slechts grove indicaties beschikbaar. Voor gedetailleerde berekeningen is meer informatie nodig, die pas beschikbaar komt bij nader onderzoek. Voor de kosten van al deze maatregelen zal terzijner tijd dekking moeten worden gevonden.

Plankosten

Met de totstandkoming van de ontwikkelstrategie is voldaan aan de projectofferte die uw raad heeft vastgesteld op 22 januari 2010 (RO 09.2095607) en aan het stappenplan uit de aanvraag voor aanvullend plankrediet voor de ontwikkelingsvisie Stationsgebied van 24 november 2010 (RO 10.2407673). De laatste ging nog uit van een doorloop tot juli 2011. Ondanks deze langere doorlooptijd is de opdracht binnen het budget uitgevoerd.

Op basis van voorgaande wordt in de samenwerking gewerkt aan de inrichting van het vervolgtraject. De gemeentelijke betrokkenheid krijgt daarbij op verschillende wijze vorm:

- *facilitaire rol*, zoals het organiseren en voorbereiden van de Stuurgroep en de kerngroep Stationsgebied;
- rol bij de *planuitwerking van de Knoop Groningen*: toetsend en inhoudelijke bijdragen; onderwerpen: Transfer, Spoor en Overeenkomsten (w.o. aanbestedingsstrategie).
- voorbereiding van de *uitwerking van de ontwikkelstrategie Stationsgebied* in deelprojecten. Prioriteit ligt bij onderzoek naar de mogelijkheden en voorwaarden voor verplaatsing van het busstation. Dit als input voor de maatregelen onder 2.

De gemeentelijke kosten voor 2013 worden gedekt uit het door u beschikbaar gestelde verzamelbudget voor interne plankosten voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg en spoorse projecten.

Realisering en evaluatie

Na fase 1 (voorkeursalternatief) en fase 2 (ontwikkelstrategie) dient zich nu fase 3 aan. Voor het onderdeel Knoop Groningen (de aanpak van het spoorse pakket en de ingrepen op het station) betekent dit, dat de planuitwerkingsfase is gestart. Onze focus ligt op de gehele bereikbaarheid van het stationsgebied, nu en in de toekomst. U begrijpt, dat de keuzes voortvloeiende uit de actualisatie van de netwerkanalyse daarop van grote invloed zullen zijn.

Samenhang en meerwaarde door samenwerking

Uit het proces tot dusver blijkt, dat het geheel van het Stationsgebied veel meer is dan de som der delen.

Het is in onze ogen essentieel de samenhang, die we tot dusver hebben aangebracht in de plannen voor de Knoop Groningen en de gebiedsontwikkeling, ook bij de planuitwerking vast te houden. De ontwikkelstrategie is daarbij een hulpmiddel en de focus ligt daarbij op het maatgevende moment: “de sprong over de sporen”.

Wat is er nodig om de samenhang te behouden en de rol van de gemeente als regisseur over het totaalbelang van het Stationsgebied te continueren? Een eerste aanzet voor de uitwerking van de onderwerpen uit de ontwikkelstrategie is daarvoor nodig. Dit kan zich dan beperken tot het niveau waarop do's en don'ts kunnen worden geformuleerd voor de onderdelen die de komende periode geconcretiseerd worden in de planuitwerkingsfase van de Knoop. Dat wil zeggen, dat we weten waar we nu al bij de uitwerking van de Knoop minimaal rekening mee moeten houden, als we bijvoorbeeld het busstation willen verplaatsen of het Parkwegviaduct willen verlagen. Dit inzicht is zeker nodig als ProRail bij zijn keuze voor een aanbestedingsstrategie (alliantiemodel, op hoofdlijnen vergelijkbaar met de aanpak van de tram), in een vroeg stadium de markt betreft (aanbesteding 2015). In een dergelijk model worden de ontwerp oplossingen vanuit de markt aangedragen. Vooraf moeten dan ook de uitgangspunten scherp worden geformuleerd.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

6

In samenspraak met onze partners werken we aan het overzicht van projecten, dat in het verlengde van deze ontwikkelstrategie moet uitmonden in een planning en een toedeling van verantwoordelijkheden. De aanknopingspunten daarvoor komen uit de paragraaf "Vervolg" (pag. 22) uit de ontwikkelstrategie en in de werkpakketten van ProRail voor de uitwerkingsfase van de Knoop Groningen. Daarbij gaat het om de projecten en acties zelf en de raakvlakken onderling en met externe projecten.

Hieronder vindt u een globaal overzicht van de vervolgstappen.

Knoop Groningen

Wat betreft het vervolg van de Knoop Groningen hebben we u eerder geïnformeerd over de doorloop van de planuitwerkingsfase. Deze is voor uw raad opgenomen in een tijdrouwetabel die een dynamisch karakter zal hebben vanwege de zeggenschap van andere partijen en het verder vergroten van het inzicht gedurende het vervolg van dit planproces. Hiervoor is ons door ProRail de volgende globale planning voorgelegd.

Medio 2013:

- Het besluit voor de keuze van de voorkeursvariant sporen en het opstellen
- Vaststellen van de ambitie traverse
- Concept-samenwerkingsovereenkomst

Eind 2013:

- Uitvoeringsbeslissing
- Sluiten overeenkomsten (samenwerkings- en realisatieovereenkomsten)

Begin 2014:

- Start aanbestedingsprocedure (voorstel ProRail: alliantie)

Begin 2015:

- Start realisatie

Voor dit traject is ProRail verantwoordelijk, met de provincie in de rol van gedelegeerd opdrachtgever namens het Rijk. Van de gemeente is een actieve inbreng gewenst met het oog op de hiervoor geschetste samenhang tussen de diverse planniveaus en de door de gemeente gehanteerde planhorizon die verder ligt dan de maatregelen in de Knoop. Besluitvorming vindt in eerste aanleg plaats in de Stuurgroep Stationsgebied en vervolgens in Provinciale Staten. Waar de gemeente wel een opdrachtgeversrol vervult, is bij de vervanging van het Herewegviaduct. Deze is ondergebracht in het maatregelenpakket van de Knoop vanwege de inhoudelijke samenhang tussen het ontwerp van het viaduct en de spoorconfiguratie eronder en vanwege de logistieke inpassing van de vervanging in de uitvoering van dat pakket.

Uitvoering ontwikkelstrategie Stationsgebied

De sturing vanuit de ontwikkelingsvisie op de maatregelen in de Knoop is effectief gebleken. Voor de komende periode is de HOV-visie van grote invloed. Hierover wordt vóór de zomer in de RGA een besluit genomen. Inzet is daarbij dat bij het ontwerp van de Knoop (ontwerp spoorconfiguratie en ligging transfer) hiermee maximaal rekening wordt gehouden. Aansluitend daarop moet worden gewerkt aan het op gang brengen van de gebiedsontwikkeling.

2013

Mogelijkheden buskortsluiting noord-zuid

- expertmeeting (al verricht)
- mogelijkheden kortsluiting busverbinding over of onder de sporen
- exploitatie en investeringskosten

In nauwe samenhang met:

Studie verkeersas Julianaplein-Stationsweg (Emmaboulevard)

- regelstrategie
- aansluitingen
- doorstroming
- configuratie
- milieueffecten

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

7

Met als benodigde input van en in samenwerking met

- HOV visie Regio Groningen-Assen
- verkeersmodel Aanpak Ring Zuid

HOV-as West 3^e fase (keuze routing)

Hier gaat de voorkeur uit naar een no-regret maatregel, dat wil zeggen een dusdanige oplossing dat deze zowel voor een busstation aan de zuidzijde of handhaving aan de noordzijde functioneel blijft of tegen relatief geringe kosten functioneel te maken is. Vooral nog lijkt dit het geval te zijn bij een oplossing waarbij de vervoersas onder het Emmaviaduct door loopt. De haalbaarheid hiervan is, vanwege de aanwezige en te handhaven sporen, onderwerp van overleg met ProRail. De verantwoordelijk voor planontwikkeling en –uitvoering deze as ligt bij de gemeente

Masterplan fietsstalling en –routes (aanhakend bij transferstudie ProRail en vormgeving vertrek- en aankomstdomein)

In het kader van de transfer wordt ook samen met ProRail en NS bekeken op welke wijze de groeiende behoefte aan fietsparkeerplaatsen moet worden opgevangen. Ook hier vormt de ontwikkelstrategie voor het stationsgebied het richtinggevend kader en is uw raad beslissingsbevoegd. Aan de uitvoering van deze plannen levert het rijk een bijdrage.

Raakvlakken met andere projecten

- Alternatief Ov-systeem/HOV visie RGA
- Wijkvisie Rivierenbuurt/Herewegbuurt
- Herijking Structuurvisie gemeente
- Groningen Bereikbaar
- Aanpak Ring Zuid
- HOV-as West
- Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Na 2013

Ruimtelijk functioneel ontwerp/visie op programmering

Door de voorgenomen uitplaatsing van het opstel terrein als maatregel in de Knoop kan de sprong over de sporen in de hiervoor beschreven aanpak sneller realiteit worden dan aanvankelijk werd gedacht. Dat betekent, dat we vroeger dan was voorzien moeten voorsorteren op de programmering van de zuidzijde om zo de kansen die voortvloeiën uit de Knoop te kunnen benutten. We zijn daarvoor voor een belangrijk deel afhankelijk van marktinitiatieven. Om dergelijke initiatieven te kunnen accommoderen moeten we een ruimtelijk functioneel ontwerp Stationsgebied gaan opstellen. Daarin worden de hoofdontsluitingsstructuur en de stedenbouwkundige context van het gebied bepaald. We gaan daarbinnen uit van een organische ontwikkeling die meebeweegt met de ontwikkelingen in de markt.

Visie op tijdelijk gebruik Stationsgebied Zuid

Voor zover er geen programma is voor de zuidzijde en het opstel terrein beschikbaar is in 2019, zal er nagedacht moeten worden over tijdelijke gebruiksmogelijkheden.

No-regret maatregelen

- maatregelen huidige busstation
- invulling vrijkomend opstel terrein (bv. fietsparkeerplaatsen)

Na 2020

Verlagen Parkwegviaduct tot Emmaboulevard
Verplaatsen busstation/herontwerp voorplein
Gefaseerde gebiedsontwikkeling

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

8

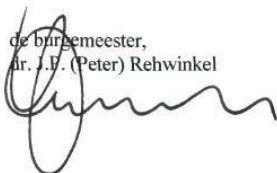
Betrokkenheid raad bij het vervolgtraject

In december 2012 heeft de raad besloten tot het instellen van een Begeleidingscommissie Stationsgebied. Doel van deze tijdelijke begeleidingscommissie is om de raad met adviezen zodanig te ondersteunen dat de raad op het juiste tijdstip over de juiste informatie kan beschikken, zodat de raad grip heeft en houdt op het project stationsgebied.

De begeleidingscommissie bepaalt daarin haar eigen werkwijze. Ons college faciliteert daarin waar nodig en mogelijk. Het raadsbehandelplan vormt daarvoor een kapstok. Voor de komende tijd ligt daarbij het zwaartepunt op de keuzes in het kader van de Knoop, zoals de ligging van de traverse (opiniërend) en de aanhaking aan de stad via het voorplein (besluitvormend).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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





5g

BIJLAGE

Groningen Stationsgebied

Ontwikkelstrategie

April 2013
Eindversie

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Woord vooraf

Het stationsgebied van Groningen is in beweging. Ontwikkelingen als de actualisatie van de netwerkanalyse Regio Groningen-Assen, een herijkte visie op de bereikbaarheid van de regio, een nieuwe lay-out voor de reïnsporten, en ontwikkelingen in de verkeerstructuur op stedelijk niveau vragen om een nieuwe kijk op het stationsgebied. Groei in reizigersaantal, intensivering van bebouwing en openbare ruimte en een goede aansluiting met de omgeving zijn de ingrediënten om het gebied tot een hoogstedelijk nieuw deel van de binnenstad te maken dat functioneert als dé toplocatie van de regio en als schakel op (inter)nationaal niveau.

Er is in de afgelopen twee jaar met dit doel voor ogen veel onderzocht, verkend en geschetst. Waar eerst een trechtering van ambities heeft plaatsgevonden en een zogenaamd 'voorkeursadres' is benoemd, is daarna een verbreding in infrastructurele oplossingsmogelijkheden verkend. Het is nu tijd keuzes te maken en een duidelijk stap te zetten met een duurzame oplossing voor station, stad en regio. Het belangrijkste keuzemoment is de sprong naar het zuiden, waarbij ruimte ontstaat voor het nieuwe busstation en verdere stedelijke ontwikkeling. Voorwaarden hiervoor zijn een toekomstvaste verkeersoplossing die het mogelijk maakt een adres te realiseren en een goede verbinding over het spoor voor reizigers en omwonenden.

Deze ontwikkelstrategie vormt de afronding van de visie op het stationsgebied Groningen. Het omvat het standpunt van de gezamenlijke partijen en vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling, waarbij verschillende onderdelen een eigen tijdslijn kennen. Daarnaast biedt de ontwikkelstrategie handvatten voor het maken en afwegen van de verschillende keuzemogelijkheden binnen de huidige ambities én binnen de kaders van de nieuwe OV-visie. Deze ontwikkelingen en kansen worden aangegrepen om een eerste stap te zetten naar een nieuw, dynamisch en toekomstvast stationsgebied van Groningen.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Inhoudsopgave

Woord vooraf	2
1 Proces ontwikkeling	4
Ontwikkelvisie	
Parallele ontwikkelingen	
2 Ambities en kader Stationsgebied	6
Stationsgebied als dynamo	
CityHub concept	
Duurzaamheid als drager van kwaliteit	
3 Adres & Voorkeursalternatief	8
Drie adressen voor het stationsgebied	
Voorkeursalternatief	
Sprong naar het zuiden	
CityHub in het voorkeursalternatief	
5 Strategie in besluitvorming	10
Keuzemomenten	
De eerste keuzes zijn al gemaakt	
6 Beslisboom & Wenspaden	13
De beslisboom	
Paden in de beslisboom	
Overgebleven wenspaden	
7 Voorwaarden & succesfactoren	18
Fasering	
Duurzaamheid	
Vervolg	
Colofon	24

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

1 | Proces ontwikkelvisie

De Gemeente Groningen heeft samen met haar partners Provincie Groningen, het Ministerie van I&M, ProRail en NS de ambitie om de komende jaren het stationsgebied als overstapmachine, tussen de verschillende schaalniveau's en netwerken (stedelijk, (boven)regionaal, (inter)nationaal), vorm te geven. Van het stationsgebied wil het de schakel maken in de gewenste verbinding tussen de binnenstad van Groningen en de ten zuiden van het spoor gelegen gebieden. Deze dienen, als onderdeel van het stationsgebied, eveneens tot ontwikkeling te komen. De combinatie Movares | De Zwarte Hond heeft een visie gevormd voor het stationsgebied, waarbinnen de (OV-) knoop en de samenbindende openbare ruimte rondom het station ontwikkeld kan worden tot een nieuw, aanvullend en inspirerend stadsdeel. De opgave is hiermee drieledig:

1. Goed functionerend vervoersknooppunt
2. Duurzame gebiedsontwikkeling
3. Verbinding Noord-Zuid

Ontwikkelvisie

De ambities voor het stationsgebied zijn neergelegd in de Structuurvisie 'Stad op Scherp, CityHub, in de Ontwerppoging op basis van de Verkenning Stationsgebied en het onderzoek naar de Verkeersmachine Station Groningen. Deze ambities zijn geprojecteerd op het stationsgebied en uiteengezet in een ontwikkelvisie. Deze bestaat uit twee onderdelen; het *voorkeursalternatief* en de *ontwikkelstrategie*.

Voorkeursalternatief

Vanuit de opgave die is opgesteld door de gemeente en haar partners heeft Movares | De Zwarte Hond drie wezenlijk verschillende scenario's (adressen) opgesteld voor de toekomst van het Groningse stationsgebied. Hierin hebben de ambities op uiteenlopende wijze gestalte gekregen, waarna de drie adressen zijn vergeleken op infrastructuur, ruimtelijke inpasbaarheid, programma, duurzaamheid, haalbaarheid, etc. Uit de gezamenlijke afweging van de drie adressen is één voorkeursalternatief (VKA) ontwikkeld, waarin de meest positieve elementen van de adressen elkaar versterken in een integraal toekomstbeeld. Dit voorkeursalternatief is vervolgens bestuurlijk vastgesteld. Dit is het startpunt voor de tweede fase binnen de ontwikkelvisie, de ontwikkelstrategie, geweest.

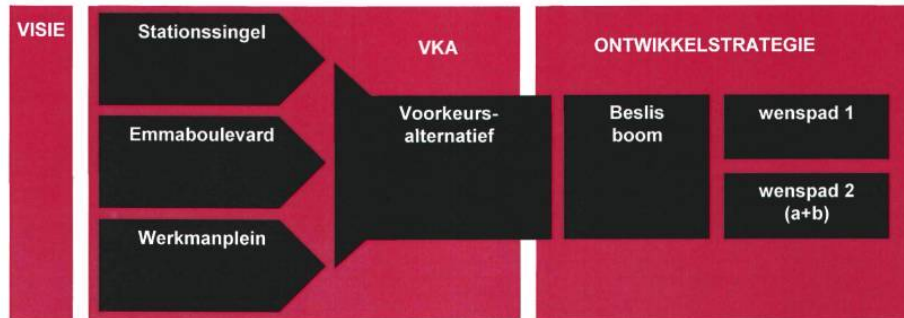
Ontwikkelstrategie

Het voorkeursalternatief vormt de basis voor de zogenaamde *beslisboom*. In deze beslisboom wordt een aantal essentiële beslispunten benoemd waar een vertakking in ontwikkelmogelijkheden ontstaat. Deze beslispunten zijn wezenlijk voor de verdere invulling van het voorkeursalternatief, maar zullen op verschillende momenten in de tijd genomen dienen te worden, vanwege samenhang met andere projecten, noodzakelijke onderzoeken, financieringen etc.

Om de ambities van het voorkeursalternatief te verwezenlijken is een integrale aanpak voor het samenwerkingsverband van alle stakeholders nodig, waarmee de ambities telkens verder worden

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

aangescherpt en afgewogen tegen de ontwikkelingen die spelen in deze dynamische omgeving. Hiervoor is de ontwikkelstrategie opgesteld die de koers en randvoorwaarden voor de uitwerking van het voorkeursalternatief aangeeft.



Afbbeelding 1: Het proces van de ontwikkelvisie: van eerste visie via drie adressen en het voorkeursalternatief naar wenspaden

Parallele ontwikkelingen

De ontwikkelingen in het stationsgebied reiken verder dan de ambities van de gemeente Groningen alleen. Grote investeringen in het kader van het zogenaamde Regio Specifiek Pakket van de Zuiderzeelijn vormen een aanjager voor de toekomstige gebiedsontwikkeling. Een aantal grote infrastructurele ontwikkelingen heeft een direct raakvlak:

- Keuze voor een nieuw OV-systeem in combinatie met doorkoppelingen van regionale treinen.
- HOV-as Peizerweg.
- Aanpak Ring Zuid, en dan vooral met oog op de bereikbaarheid van het Stationsgebied (de directe aansluiting op het Parkwegviaduct-Julianaplein).
- Project Knoop Groningen (traverse studie, spoorconfiguratie en uitplaatsing opstel terrein, ProRail)
- Spoorinfra gerelateerd:
 - Opwaardering/frequentieverhoging internationale spoorverbinding Groningen - Bremen
 - Spoor aansluiting Veendam, frequentieverhoging Zuidbroek-Hoogezand-Groningen
 - Frequentieverhoging/spoorverdubbeling Leeuwarden-Groningen
 - Frequentieverhoging Zwolle-Groningen

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

2 | Ambities en kader Stationsgebied

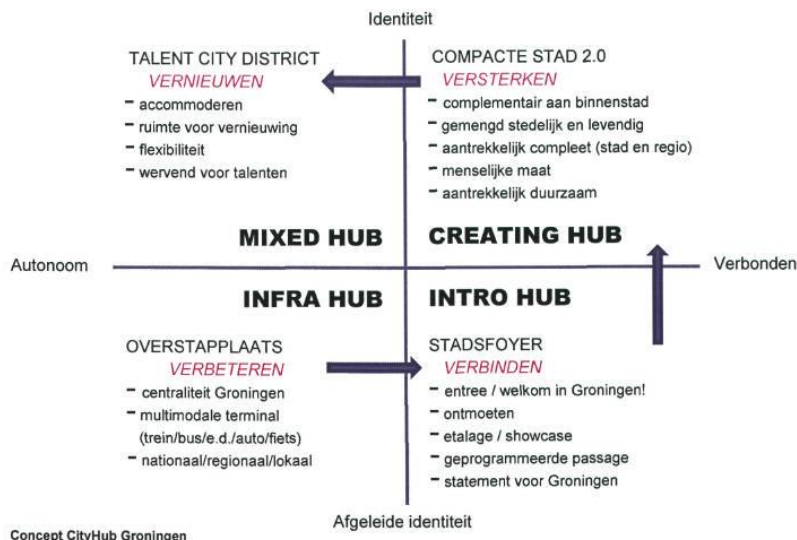
Stationsgebied als dynamo

In de structuurvisie van Groningen (Stad op Scherp, 2008) is de ambitie geformuleerd om als stad en als belangrijke stedelijke regio een stevigere rol te spelen in Noordwest-Europa. De potentie is hiervoor aanwezig: onderwijsinstellingen en een hoog opleidingsniveau, waardoor Groningen een City of Talent is. In de structuurvisie zijn zes topvoorzieningen – de zogenaamde dynamo's – benoemd, waar de grootste kansen liggen voor de socio-economische doorontwikkeling van de stad. Eén van die dynamo's vormt het stationsgebied. De plannen voor het stationsgebied sluiten goed aan op de doelen uit de Rijks-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het landelijke economische beleid - in lijn met de SVIR - gericht op ontwikkeling van stedelijke regio's met topsectoren.

CityHub concept

Concre heeft met de gemeente en een aantal Groningse stakeholders de potentie van de spoorzone verkend en vastgelegd in een gebiedsconcept. Een richtinggevend idee voor de programmering onder de naam 'CityHub Groningen'. Het concept wordt geladen door vier lagen:

(1) in de basis een uitstekende verkeersmachine (InfraHub), (2) daarbij vormt het ook een zeer belangrijke entree van de stad, waar Stad en Ommelanden zich kunnen presenteren (IntroHub), (3) programmatisch kan het, na uitplaatsing van het opstelrelin, een aanvulling vormen en zelf onderdeel worden van de binnenstad (MixedHub) en (4) mee ademen met de vraag en trends (CreatingHub). Die gelaagde opbouw wordt gezien als programmatische ontwikkelstrategie.



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Duurzaamheid als drager van kwaliteit

Uitgangspunt is dat de wijze waarop duurzaamheid wordt uitgewerkt een wezenlijke bijdrage moet leveren aan de kwaliteiten van het stationsgebied, niet alleen voor nu maar ook voor later. Het gebied is ook vanuit duurzaamheidsoogpunt een unieke locatie; alle milieuaspecten spelen hier een rol. De ontwerpogaven voor het stationsgebied zijn als volgt gedefinieerd:

- a. Energieneutraal
- b. Een goede omgevingskwaliteit, passend bij dit gebied
- c. Verbetering van de omgevingskwaliteit rondom het Stationsgebied
- d. Een optimale overstapmachine, gericht op maximaal gebruik van het OV
- e. Cradle to cradle als inspiratiebron.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

3 | Adres & Voorkeursalternatief

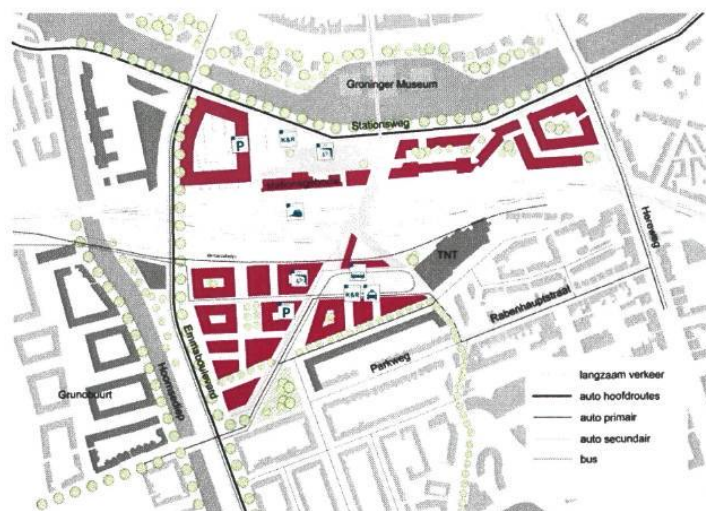
Drie adressen voor het stationsgebied

De ontwikkelvisie die is opgesteld door Movares | De Zwarte Hond richt zich op het creëren van een nieuw adres voor Groningen. Hiertoe zijn drie uiteenlopende (extreme) scenario's verkend, elk met een kenmerkend adres.



Afbeelding 2: De drie adressen Stationssingel (links), Emmaboulevard (midden) en Werkmanplein (rechts)

De drie adressen hebben na uitgebreide analyses en afwegingen met de partners geleid tot het voorkeursalternatief: een schematische weergave waarin de ambities op samenhangende en elkaar versterkende wijze verder kunnen worden ingevuld.



Afbeelding 3: Voorkeursalternatief

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Voorkeursalternatief

In het vastgelegde voorkeursalternatief krijgt het station een noordelijk en een zuidelijk deel met een traverse die deze delen verbindt. Het zuidelijk stationsgebied krijgt net als bij het scenario Emmaboulevard een adres aan de zuidwestzijde aan het verlaagde Parkwegviaduct, waardoor de Emmaboulevard ontstaat.

Met het voorkeursalternatief is gekozen voor ontwikkeling van het stationsgebied met de volgende hoofdelementen:

1. Het verlagen van het Parkwegviaduct;
2. Duidelijk adres aan de Emmaboulevard;
3. Verplaatsen van het busstation incl. kortsluiting van noord naar zuid;
4. Schuine traverse voor essentiële overstap en interwijkverbinding;
5. Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein;
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.

In het noordelijke deel bevindt zich de langzaam verkeerroute richting het centrum, een kiss&ride, parkeergarage, een fietsenstalling en het stationsgebouw. In het zuidelijke deel bevindt zich het busstation, taxistandplaats, kiss&ride, fietsenstalling en een grootschalige parkeervoorziening. De traverse krijgt hiermee verschillende functies:

- bereikbaar maken (ontsluiting) van de perrons
- transferverbinding tussen het busstation aan de zuidzijde en de overige ketenvoorzieningen
- interwijkfunctie tussen het centrum en zuidelijke woonwijken
- gebiedsontwikkeling mogelijk maken door het opheffen van de barrière van de sporen

Sprong naar het zuiden

De sprong over het spoor, waarbij het zuidelijk stationsgebied is aangesloten op het noordelijk deel en de omgeving en het gebied ontwikkeld kan worden, is wezenlijk in de ontwikkeling van het voorkeursalternatief. Aanvankelijk was deze sprong pas op lange termijn voorzien, maar komt inmiddels nadrukkelijker in beeld nu de verplaatsing van het opstelrein voor 2020 een realistische optie lijkt bij de aanpak van de Knoop Groningen. Daarbij is het van groot belang het voorkeursalternatief als eindbeeld in gedachten te hebben bij alle stappen (zie schema CityHub bldz.6) die de komende jaren worden gezet in het stationsgebied.

5 | Strategie in besluitvorming

Keuzemomenten

Het voorkeursalternatief betreft een schematisch toekomstbeeld richting 2030. In de tussenliggende periode zullen keuzes worden gemaakt en zal een veelvoud aan (infrastructurele) realisaties het beeld bepalen.

Hiervoor is een aantal keuzemomenten van doorslaggevend belang, die een sprong in de ontwikkeling betekenen en waarbij het voorkeursalternatief meer en meer gestalte krijgt. Het belangrijkste (keuze)moment in het voorkeursalternatief is de 'sprong' naar het zuiden, waarbij de zuidkant wordt ontsloten via de traverse. En het busstation en stedelijke ontwikkeling een plaats krijgen in de ruimte tussen het spoor en de Rivierenbuurt. De hogere ambities van onder andere de CityHub kunnen pas worden waargemaakt wanneer deze sprong is gemaakt. Om goed te anticiperen op de te maken keuze(s) kan het volgende beeld geschetst worden van de belangrijkste invloedsfactoren en bijbehorende ontwikkelingen in de besluitvorming:

Externe invloedsfactoren

De externe invloedsfactoren zijn de projecten die van (grote) invloed zijn op het functioneren van (elementen binnen) het stationsgebied en daarmee op de realisatie van het voorkeursalternatief. Deze projecten zijn:

1. Zuidelijke Ringweg: keuzes voor aansluitingen van radialen vanuit de regio naar de binnenstad;
2. Doorkoppeling van regionale treindiensten;
3. Inpassing van een nieuw OV-systeem in het stationsgebied;
4. HOV-as Peizerweg: het doortrekken van de HOV-as naar het stationsgebied;
5. Uitplaatsing van het opstelrein.
6. Visie verkeer waarbij de externe bereikbaarheid van de stad wordt georganiseerd.

Interne invloedsfactoren

De (deel)projecten die binnen het stationsgebied van invloed zijn betreffen:

7. Het adres: Emmaboulevard en ruimtelijk programma. De verlaging van het Parkwegviaduct en omvorming naar een stadsboulevard en het realiseren van hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit langs de Emmaboulevard;
8. De traverse: de inpassing van een traverse over de sporen ter ontsluiting van de nieuwe spoorconfiguratie en als interwijkverbinding tussen Rivierenbuurt en binnenstad.
9. Het busstation: de verplaatsing van het busstation van de noord- naar de zuidzijde.
10. De Stationsweg: de functie van de Stationsweg als verdeelweg en de 'barrièrewerking' ervan tussen de binnenstad en het stationsgebied.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

De eerste keuzes zijn al gemaakt

Spoorconfiguratie

Een tweede aspect dat van invloed is op het realiseren van een passage over (of onder) de sporen, is de wijziging in de spoorconfiguratie die de 'oversteekbaarheid van het spoor' binnen het station bepaalt. Het programma Noord Nederland is hierin een aanjager. Dit heeft alles te maken met de wijze waarop men in de toekomst de treindiensten faciliteert en doorkoppelt. Deze keuze is van essentieel belang voor de ontsluiting van de perrons en de transfer tussen trein en bus onderling en dus bepalend voor de ligging van de traverse en de organisatie van de modaliteiten hier rondom heen.

Ook in deze keuze zijn flinke stappen gezet. Bij aanvang van de ontwikkelvisie werd uitgegaan van doorkoppeling van de regionale treinen via de sporen 2 en 3. Inmiddels is de gewenste ontwikkelrichting gericht op doorkoppeling van treinen via spoor 4 en 5. Dit betekent het handhaven van een perroneiland aan de noordzijde van het emplacement (tegen het stationsgebouw aan). Het huidige perroneiland wordt mogelijk zelfs vergroot ten behoeve van de transfer.

Ontwikkeling noord- en zuidzijde

De beperkte doorstroming van de Stationsweg heeft een negatief effect op het functioneren van het busstation. De weg vormt momenteel ook een barrière in de route van het stationsgebied naar de binnenstad.

Het busstation kan in de huidige situatie niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen. De aanpassingen die nodig zijn om hieraan te voldoen betekenen een groter ruimtebeslag of minder haltes dan het huidige busstation.

Een op termijn toenemende druk op het voorplein leidt ook tot verdergaande onveiligheid, slechte beleving en bereikbaarheid van het stationsgebied, waarmee de ruimtelijk-economische potentie van het gebied nadelig wordt beïnvloed

Bij het voorkeursalternatief is mede daarom al uitgegaan van de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde. Voortschrijdend inzicht bevestigt het beeld, dat aan de zuidkant meer ruimte beschikbaar is waardoor het busstation aan de eisen van toegankelijkheid kan voldoen en een prettig en overzichtelijk busstation gerealiseerd kan worden. De alsmar groeiende fietsenstallingsopgave kan beter over zuid en noord verdeeld worden en op een meer ontspannen manier worden ingepast in combinatie met een duidelijke entreefunctie op het plein aan de noordzijde. Aan de noordzijde ontstaat door het (deels) wegvallen van de ruimteclaim van de bussen ruimte voor het creëren van een aantrekkelijk ontvangstdomein met ruimte om te ontmoeten en te verblijven.

Hiermee wordt de sprong naar het zuiden in gang gezet, wat de verdere ontwikkeling van de zuidzijde stimuleert. Dit gebeurt mede onder invloed van de nu noodzakelijke transferverbinding naar het zuiden, die gecombineerd kan worden met de interwijkverbinding voor gebruikers uit de omgeving van het station. Het maken van de sprong naar het zuiden is hiermee benoemd als de enige wenselijke uitkomst van dit keuzemoment. Het moment waarop de sprong gemaakt wordt is echter nog onzeker en is van verschillende factoren afhankelijk.

De sprong naar het zuiden heeft vergaande consequenties voor de busexploitatie en de verkeerskundige en ruimtelijke inpassing. Hoe langer wordt gewacht met het anticiperen op het ontwikkelen van de zuidzijde, hoe moeilijker de sprong is te maken of hoe lastiger het wordt om de benodigde structuren goed in te passen en te faseren. De planvorming voor de Knoop gaat immers door. Externe invloedsfactoren bieden

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

kansen, maar ook belemmeringen voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Bij uitstel van de 'sprong' naar het zuiden wordt de kans om de gestelde ambitie van overstapmachine en verbindende schakel met de rest van de stad waar te maken steeds problematischer.

Ontwikkeling aan de Emmaboulevard

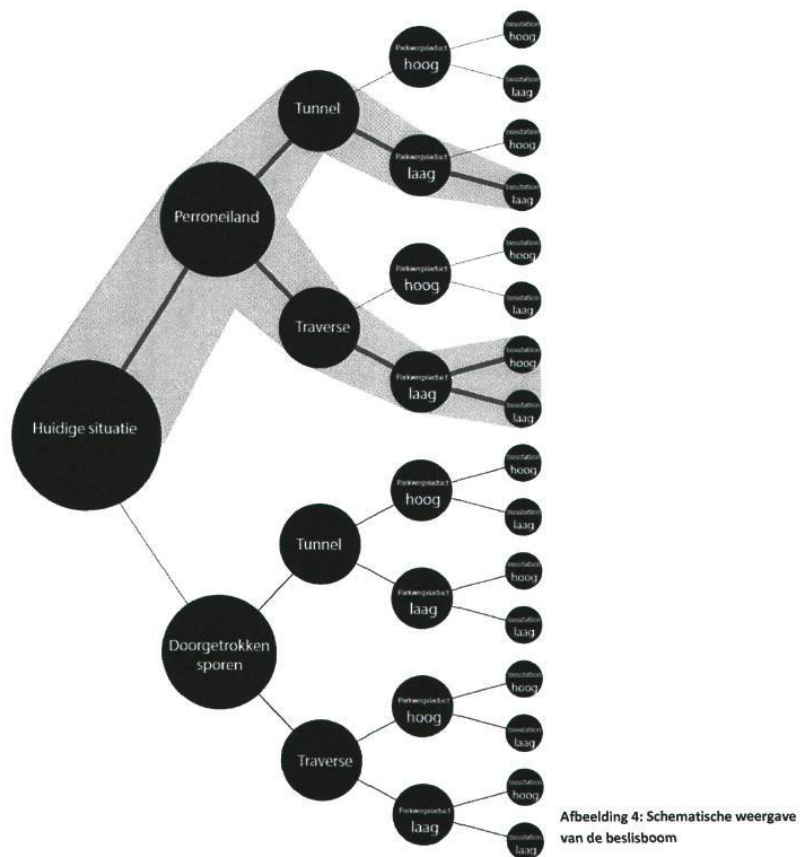
De realisatie van het adres aan de westzijde van het stationsgebied is (mede) afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in de aanlanding van de HOV-as, de aansluitingen vanuit het centrum op de zuidelijke ringweg en de impact die dit heeft op het Parkwegviaduct. Daarnaast is een belangrijke voorwaarde dat het opstel terrein aan de zuidzijde van het station is uitgeplaatst. Alleen dan is de ruimte beschikbaar voor het invullen van het adres aan de Emmaboulevard.

De lopende projecten worden als kansen gezien, die kunnen leiden tot een versnelling in de totstandkoming van het voorkeursalternatief.

6 | Beslisboom & Wenspaden

De beslisboom

Om de gestelde ambities te realiseren is een afwachtende houding onwenselijk. Bij elke te maken keuze moet het effect op het stationsgebied duidelijk zijn. Hiertoe is de beslisboom uitgewerkt. Met dit instrument kunnen de consequenties van de verschillende keuzemogelijkheden in kaart worden gebracht en wenspaden worden uitgestippeld. De beslisboom geeft inzicht in de effecten van de vier belangrijkste keuzes in relatie tot de gebiedsontwikkeling, aan noord én zuidzijde.



Afbeelding 4: Schematische weergave van de beslisboom

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Er zijn vier belangrijke keuzemogelijkheden te identificeren die leiden tot meerdere paden, alle uitgezet zijn in een beslisboom (zie afbeelding 5). De beslisboom verkent welke keuzes leiden tot een juiste en coherente oplossing, ook wanneer een bepaalde keuze anders blijkt te worden ingevuld. Individuele keuzes zijn niet per se onwenselijk, maar bepaalde combinaties van keuzes wel. In de rapportage van de beslisboom zijn de effecten op Infrastructuur, Ruimtelijkheid, Programma, Milieu/ duurzaamheid, Haalbaarheid en het CityHub concept benoemd, passend bij het detailniveau van de beslisboom. Samenhangende paden die tot een goede integrale invulling van het voorkeursalternatief leiden noemen we wenspaden. Zo kan blijken dat een andere keuze tot een goede of mogelijk zelfs betere oplossing leidt. Dit biedt de gemeente en haar partners in het stationsgebied een handvat om tijdig te kunnen reageren en invloed uit te oefenen op de besluitvorming. Hiermee wordt als het ware nog eens een aantal elementen, die nu de besluitvormingstrajecten in gaan, getoetst op de juiste afweging binnen het wensbeeld van het voorkeursalternatief. Welk pad er ook bewandeld wordt binnen de beslisboom, ze vallen allen binnen de gestelde ambitie en het voorheen vastgestelde voorkeursalternatief.

De vier genoemde keuzemogelijkheden zijn:

- 1 *Spoorconfiguratie: Doorgetrokken sporen of perroneiland*
- 2 *Transfer: traverse of tunnel*
- 3 *Parkwegviaduct: hoog of verlaagd tot Emmaboulevard*
- 4 *Busstation: Op hoogte of op maaiveld*

Paden in de beslisboom

1. *Spoorconfiguratie: duidelijke voorkeur perroneiland*

De studie naar de meest wenselijke spoorconfiguratie van ProRail leidt tot een duidelijke voorkeur voor de zogenaamde variant B3, met B2 als alternatief. Deze variant met breed perroneiland en inprikkende sporen aan de westkant kent een aantal belangrijke voordelen:

- Er is ruimte voor een goede inpassing van de transfer
- Er ontstaan meer gelijkvloerse uitstap- en overstapmogelijkheden en kortere looproutes.
- Door de teruggelegen transfer kan een goede invulling van het plein worden gerealiseerd, zonder dat het in tweeën wordt gesplitst door de trappartij van de passage.
- Het perroneiland /plein krijgt een goede beëindiging
- Er is meer levendigheid / reuring in nabijheid van het monument
- Het stationsgebouw (monument) wordt beter benut, omdat de westvleugel meer betekenis krijgt.
- Het Hunzehuys hoeft niet direct gesloopt te worden; er is ruimte om een traverse achter het gebouw aan te laten landen. Vanuit ruimtelijk oogpunt is sloop wel wenselijk.
- Het model lijkt toekomstvaster; het is beter voorbereid om een eventuele uitbreiding van het OV op te vangen en biedt meer westelijk kansen voor ontsluiting van het Suikerunie-terrein via de Peizerweg.

Deze keuze is breed gedragen door de partners en het kwaliteitsteam. Hiermee is de keuze voor de doorgetrokken sporen 2 en 3 niet meer aan de orde.

2. *Traverse of tunnel*

De samenhang van de keuze voor een transfer (traverse of tunnel) hangt nauw samen met de keuze voor de spoorconfiguratie. Binnen de spoorconfiguratie van B3 (keuze 1) is een westelijke ('links') en een oostelijke ('rechts') passage denkbaar. Wat de meest wenselijke variant is, wordt op een aantal aspecten onderzocht in samenhang met het voorkeursalternatief, inclusief interwijkverbinding en stationsorganisatie, alvorens een voorkeur wordt uitgesproken. Hiermee valt ook de keuze voor een tunnel of een traverse samen. Voor beide liggingen van de passage is de mogelijkheid bovenlangs via een traverse of onderlangs via een tunnel nog in beeld. Een tunnel en traverse kennen ieder belangrijke voor- en nadelen, onder meer

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

bij de aansluiting op de omgeving. In de linkervariant geldt bovendien het monumentale seinhuis als extra aandachtspunt. Hierbij is de ambitie dat het station een goede noordelijke en zuidelijke entree krijgt, maar ook een rol speelt in de interwijkfunctie. Zowel bij een tunnel als traverse is een verlenging denkbaar op het moment dat het opstel terrein uitgeplaatst is. Aspecten die ook meespelen zijn het kunnen behouden van de monumentale perronkappen en een eventuele fietsverbinding onder de sporen door.

3 Parkwegviaduct: voorkeur verlaagd tot Emmaboulevard

Met deelstudies naar het Parkwegviaduct en de mogelijkheden tot inpassing van de verkeersoplossing met een verlaagde Emmaboulevard is met de kennis van nu een voorkeur ontstaan voor het verwijderen van het Parkwegviaduct. Breder vervolgonderzoek t.a.v. inpassing en omgevingskwaliteit moet aantonen dat door het verwijderen geen verslechtering ontstaat voor de omgeving (1^e lijns bebouwing) en het kruispunt met de Parkweg in het bijzonder.

Fysiek gezien is handhaving van het Parkwegviaduct wel inpasbaar, echter het vraagt een complexe en constructief dure oplossing. Bovendien geldt dat het maken van een nieuw adres, optimaal in relatie tot de omgeving, wezenlijk onderdeel is van het voorkeursalternatief. Dit zal in een uitwerking met instandhouding van het Parkwegviaduct niet optimaal gerealiseerd kunnen worden.

4 Busstation op hoogte of op maaiveld

Het busstation kan aan de zuidzijde ontspannen aangelegd worden op maaiveld of op hoogte met parkeermogelijkheden eronder. De eerdere keuzes voor de hoogte van het Parkwegviaduct en de keuze voor de transfer zijn van grote invloed op deze laatste keuze. Ook ambitie voor de stedelijke ontwikkeling met intensieve bebouwing in de verdere toekomst heeft hier nadrukkelijk mee te maken. Dit is een ruimtelijk-functionele ontwerpogave.

In geval van een zogenaamd visgraatstation, waarbij de bussen naast elkaar staan, is het wenselijk dat de voetgangers op hetzelfde niveau als de bussen staan; bij een eilandperron, is een voetgangersverbinding op een ander niveau dan de bussen wel denkbaar voornamelijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Overgebleven wenspaden

Met de duidelijke voorkeur voor een perroneiland en een verlaagd Parkwegviaduct zijn er twee wenspaden over, waarbij binnen de laatste nog een klein onderscheid gemaakt kan worden. Andere wenspaden zijn wel nog een 'terugvaloptie' wanneer de formele besluitvorming op deze aspecten anders uitpakt.

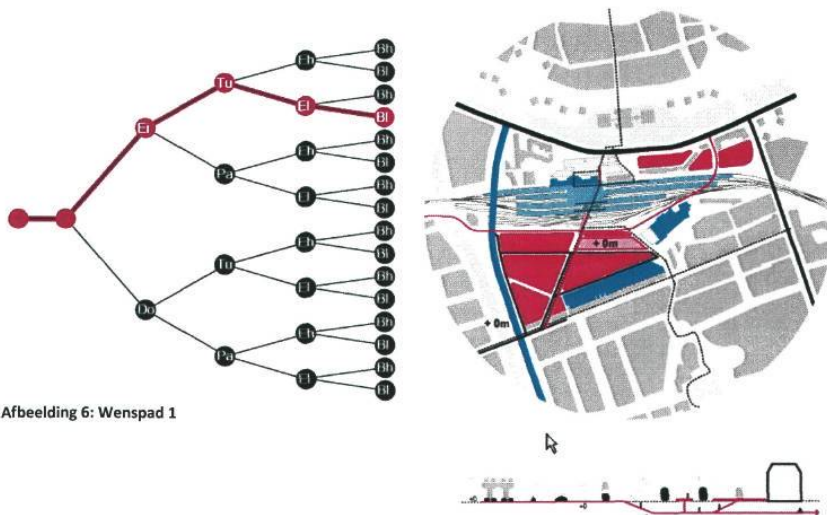
	Spoorconfiguratie		Transfer		Emmaboulevard		Busstation	
	Doorgetrokken	Eiland	Tunnel	Passerelle	Hoog	Maaiveld	Hoog	Maaiveld
Wenspad 1								
Wenspad 2a								
Wenspad 2b								

Afbeelding 5: overgebleven wenspaden

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Wenspad 1

Dit pad gaat uit van het perroneiland, gecombineerd met een perrontunnel onderlangs (links of rechts). Omdat er geen traverse met trappen en liften hoeft te worden ingepast, is het eenvoudiger om de perronkappen te handhaven en kan eventueel een fietskoppeling tussen noord en zuid ontstaan (iets wat bij een traverse niet denkbaar is in verband met het te overbruggen hoogteverschil). De tunnel kan zelfs eventueel doorgetrokken worden naar het voorplein toe en bijvoorbeeld aangesloten worden op een fietsenstalling. De IntroHub is iets lastiger te organiseren omdat er in/op de transfer geen overzicht over de locatie of stad mogelijk is. Het Parkwegviaduct wordt verlaagd tot de Emmaboulevard, zodat het adres optimaal ontwikkeld kan worden. Het busstation sluit hier logisch op aan; op maaiveld.

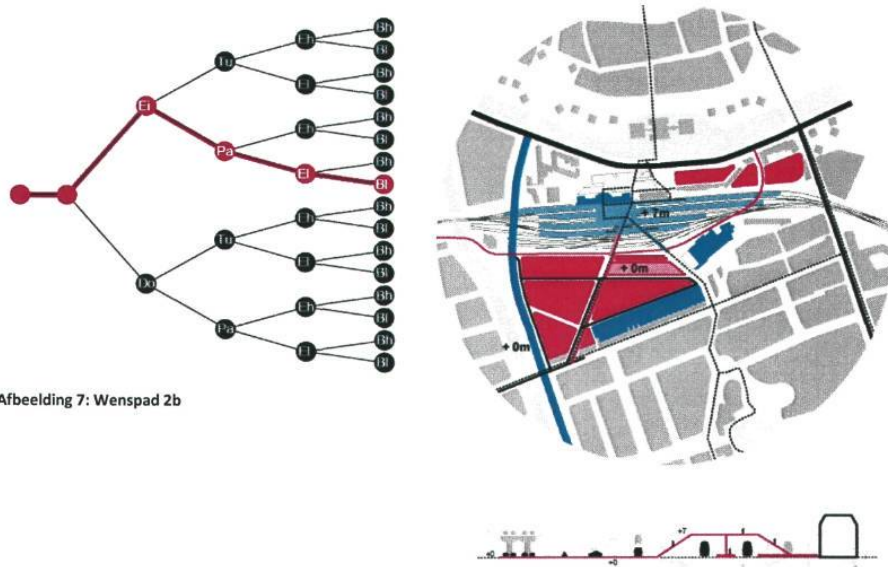


Met de realisatie van de perrontunnel is een aparte traverse voor het interwijkverkeer geopperd, om een lange doorgetrokken tunnel te vermijden. De komst van deze interwijk wordt daarmee onzekerder vanuit oogpunt van financiering. De interwijkverbinding is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Bovendien zal ter wille van de transfer tussen bus en trein een goede aansluiting van de perrons op de zuidzijde gemaakt moeten worden, wanneer het opstelrein is uitgeplaatst. De toegenomen verkeersfunctie op maaiveld zal op een goede manier ruimtelijk ingepast moeten worden in samenhang met de bestaande (bebouwings-) structuren

Wenspad 2a & 2b

Net als het eerste wenspad gaat dit pad uit van het perroneiland, in dit geval gecombineerd met een passerelle die een dubbelfunctie vervult; transfer met aansluiting op de perrons en de interwijkverbinding tussen beide zijden van het stationsgebied en de daaraan gelegen stadswijken. Het Parkwegviaduct wordt verlaagd tot de Emmaboulevard, met het adres op maaiveld. De hoogteligging van het busstation kan zowel hoog (2a) als op maaiveld (2b) op een goede manier worden ingepast.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied



Afbeelding 7: Wenspad 2b

De traverse zal het monumentaal ensemble van stationsgebouw en perronkappen aantasten. Dit vraagt bijzondere aandacht. Wel ontstaat door de keuze voor de spoorconfiguratie (optie 'B3' waarbij aan de oostzijde een zeer ruim perroneiland ligt), de mogelijkheid om de aanlanding van de traverse ten zuiden van de rooilijn van het stationsgebouw te realiseren. Hiermee wordt de noodzaak tot sloop van het Hunzehuys uitgesteld en zal eventueel pas op termijn (na de sprong naar het zuiden) een goede ontvangst- en pleinruimte gerealiseerd worden.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

7 | Voorwaarden & succesfactoren

Fasering

Voor het realiseren van de eerste stap van het CityHub concept, de InfraHub, ligt het gezamenlijk initiatief bij de gemeente Groningen en haar partners. Voor de hierna volgende stappen is de gemeente nadrukkelijker voortrekker. In het proces van deze eerste en doorslaggevende fase zijn er nog diverse onzekerheden. Ambities van diverse stakeholders lopen soms uiteen, net als de planningen van de verschillende trajecten. Daarbij is de planhorizon voor de gehele gebiedsontwikkeling het jaar 2040, terwijl voor de meeste infra-ingrepen de oplevering rond 2020 gepland staat. Toch kan juist door al deze ontwikkelingen, de gebiedsontwikkeling in delen naar voren gehaald worden en zal de noodzaak tot ontwikkeling van de zuidzijde en het luwer maken van de noordzijde ten behoeve van de verblijfskwaliteit eerder aan de orde zijn. Om deze redenen worden de elementen met de meeste urgentie hier benoemd.

Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. Ongeveer 1/3 deel van de bevolking en van de werkgelegenheid van heel Noord-Nederland bevinden zich in deze regio. Een slechte bereikbaarheid kan een blokkade vormen voor de economische ontwikkeling. Daarom zet regio Groningen-Assen sterk in op het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, fiets en OV.

De aanleiding voor actualisatie van de netwerkanalyse is enerzijds het niet doorgaan van de RegioTram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem en anderzijds gewijzigde externe factoren (onder meer economische, demografische en technologische ontwikkelingen) die mogelijk onvoorziene mobiliteitseffecten opleveren. De actualisatie zal resulteren in een herijkte visie op het gebied van de bereikbaarheid van en binnen de Regio Groningen-Assen met daaraan gekoppeld een bijgesteld meerjaren investeringsprogramma (MIP).

(Tijdelijk) busstation

Of het busprogramma op het voorplein voor de middellange termijn gehandhaafd kan worden, is afhankelijk van de uitkomsten van de Netwerkanalyse. De bereikbaarheid ervan is sterk afhankelijk van met name de verkeersdruk op de Stationsweg (en de kruispunten Hereweg en Werkmanbrug). Op dit moment is het echter al niet meer mogelijk om aan de eisen van haltetoegankelijkheid te voldoen op het busstation vanwege de beperkte ruimte. Bovendien is het doel gesteld om het stationsgebied op te waarderen en op het voorplein een goede verblijfskwaliteit met ruimte voor loopstromen te realiseren.

De keuze voor een nieuw OV-systeem kan leiden tot een versnelde noodzaak van het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde.

Het beste is om dit ineens op de beoogde definitieve locatie te doen, hiervoor dient aan de volgende voorwaarden te zijn voldaan:

1. een transferverbinding naar de zuidzijde
2. ruimte voor het nieuwe busstation, zoals bij uitplaatsing van het opstel terrein

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

3. busverbinding naar Hereweg / Stationsweg

Daarbij kan het busstation goed aangesloten worden op de nieuwe HOV-as Peizerweg (vrije verbinding) en ligt het niet meer klem tussen drie zwaar belaste kruispunten (Emmaviaduct-Stationsweg, Werkmanbrug-Stationsweg en Hereweg- Stationsweg) waardoor de kwaliteit van het OV kan worden bevorderd. Nadeel is dat de afstand (transfer) tussen de bus, een eventueel nieuw OV-systeem aan de noordzijde en deels de trein toeneemt. Dit is echter min of meer inherent aan een grotere knoop bij een groeiend OV.

Naast de voordelen voor het OV profiteert ook het langzaam verkeer tussen binnenstad en station van het verlichten van de verkeersbelasting op het kruispunt Werkmanbrug – busstation (verbetering oversteekbaarheid en veiligheid). Ook het verkeer op de parkeerverdeling/interwijkverbinding over de Stationsweg kan beter worden afgewikkeld.

Voor de verplaatsing van het (tijdelijke) busstation naar de zuidzijde dienen twee voorwaarden gerealiseerd te worden:

- Het busstation dient een goede transferverbinding voor de reizigers te krijgen, die direct als interwijkvoorziening dienst kan doen.
- Er moet een goede verbinding voor het busverkeer zijn in alle richtingen. Het OV-bureau Groningen-Drenthe ziet dit ook als wenselijk. Dat betekent ook een directe verbinding vanaf het busstation richting de kruising Hereweg/Stationsgebied (de kortsluiting). Een *exploitatie studie van de bus* heeft laten zien dat met een kortsluiting de Dienst Regeling Uren (DRU's) voor de bus beperkt worden en een goede doorstroming over de Emmaboulevard richting stationsgebied mogelijk is. Bovenal zorgt een tweede ontsluiting voor een veel minder kwetsbaar, en dus robuuster, systeem. De inpasbaarheid en haalbaarheid van deze kortsluiting dient onderzocht te worden. Deze kortsluiting kan op meerdere manieren worden gerealiseerd, echter alle mogelijkheden kennen flinke inpassingsopgaven.

Indien het niet mogelijk is om in de eerste fase aan deze voorwaarden te voldoen, moet verkend worden op welke wijze op de huidige locatie aan de noordzijde een opwaardering van het busstation mogelijk en wenselijk is voor een meer langdurig gebruik.

Passage naar zuidzijde

Voor elke ontwikkeling aan de zuidzijde is het een voorwaarde dat er een goede verbinding komt van de zuidzijde naar het station. Ook hiervoor geldt dat dit het beste direct de eindvoorziening kan zijn, die onderdeel uitmaakt van het eindbeeld. Indien het niet mogelijk is de definitieve traverse te realiseren zal toch een volwaardige tijdelijke traverse aangelegd moeten worden om de zuidkant te ontsluiten. Dit heeft niet de voorkeur vanuit duurzaamheid.

Verkeer

Met de autonome mobiliteitsgroei en de ontwikkelingen in het centrum- en stationsgebied van Groningen is er de noodzaak om op relatief korte termijn ingrepen te doen om het verkeer soepeler af te kunnen wikkelen. Een visie autostructuur waarbij de externe bereikbaarheid van de stad mogelijk anders georganiseerd wordt, kan hieraan bijdragen. In samenhang met de ontwikkelingen van de Zuidelijke Ringweg kan daarmee verder inzicht verkregen worden in de mogelijkheden voor verkeer in het stationsgebied.

Ook een *verkeerskundige verkenning van het kruispunt Emmaboulevard-Parkweg* liet zien dat om tot een goede afwikkeling te komen van verkeer aan de zuidzijde, een kortsluiting aan de oostzijde (voor bussen) noodzakelijk is.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Op korte termijn (in de komende jaren) is het zaak ten minste de doorstroming op de stationsweg te verbeteren of de verkeersdruk te verminderen. Daarnaast zal de bereikbaarheid van het zuidelijk stationsgebied op orde moeten zijn zodra hier ontwikkelingen gaan plaatsvinden en/of het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst.

Programma

In de logische ontwikkelvolgorde, zoals benadrukt in het CityHub concept, staat de realisatie van InfraHub voorop, een goede organisatie van hét knooppunt van Noord Nederland. In de visie zijn vingeroefeningen gedaan voor het programma, de exacte vulling is echter marktafhankelijk en zal pas in een later tijdsbestek meer realiteitswaarde kunnen krijgen.

Duurzaamheid

Energie en bebouwing in het stationsgebied Groningen

- Een duurzame gebiedsgerichte aanpak t.a.v. energie, door de mix van functies in een relatief compact, intensief bebouwd gebied te benutten. Uitwisseling warmte en energie (bv warmte overschot van kantoren inzetten bij verwarming van woningen) in combinatie met goed geïsoleerde gebouwen en kleinschalige energie opwekking zorgt voor een neutraal of positief energietoestand van het gebied.
- De gebouwen zijn maximaal aanpasbaar, zodat ze geschikt zijn voor verschillende functies bij een veranderende markt. De relatie tot bijvoorbeeld een geluidswerende functie van bebouwing langs het spoor is hierbij een aandachtspunt.
- Meervoudig ruimtegebruik is in deze dynamische stationsomgeving uitgangspunt. Hierbij wordt nadrukkelijk de ondergrond betrokken, zoals in de gemeentelijke visie 'De stad verdiept' is aangegeven. Diverse programmatische functies zullen de openbare ruimte op elk moment van de dag verlevendigen, maar er ook voor zorgen dat de voorzieningen goed benut worden.
- Vanzelfsprekend worden duurzame materialen toegepast, zowel in bebouwing als in de openbare ruimte en infrastructuur.

Groen en water

- Voldoende ruimte voor groen(structuren) in de openbare ruimte: op (verhoogd) maaiveld, maar ook op daken en gevels t.b.v. het leefklimaat en waterretentie. Het groene karakter vormt ook een toegevoegde waarde voor bezoekers en partijen die zich hier willen vestigen.
- Actief betrekken van bewoners en gebruikers van het gebied bij het groen, bijvoorbeeld door gezamenlijke daktuinen aan te leggen.
- Link met het Hoornsediep, fysiek en/of ruimtelijk; het adres van de Emmaboulevard omvat het verwijderen van het Parkwegviaduct, maar ook het realiseren van bebouwing met een programmatische mix, georiënteerd op deze stadsentree. Een vorm van 'waterfrontontwikkeling', passend bij de schaal van het Hoornsediep met de Grunobuurt aan de overzijde. De kadestructuren worden groen ingericht en zijn toegankelijk voor passanten en verblijf. Doordat er ook aan de noordzijde ruimte ontstaat zijn hier ook kansen voor het vergroenen, verbreden en/of verlagen van de kades aan het Verbindingskanaal.
- Diverse verblijfsplekken worden gedefinieerd, verbonden met het fijnmazig langzaam-verkeersnetwerk in het stationsgebied. De dynamiek van het stationsomgeving wordt hierbij benut voor het creëren van contrasten en een prettig en levendige sfeer. Milieuoverlast of risico's van externe veiligheid worden in eerste instantie door maatregelen beperkt, de plekken daarna zodanig benut dat ze de barrière van het

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

spoor niet vergroten, bijvoorbeeld door hier groen of openbare ruimte te creëren of logistieke voorzieningen.

Effecten op de omgeving

- De ontwikkeling van het stationsgebied levert een belangrijke bijdrage aan de omgevingskwaliteit van het gebied rondom. De Rivierenbuurt zal door afscherming van geluid en door levendigheid een prettiger klimaat krijgen, bovendien is het door de ontwikkeling veel beter aangesloten op de binnenstad.
- De verlaging van het Parkwegviaduct zorgt dat het geluid minder ver de wijk (Rivierenbuurt, maar ook Grunobuurt) in draagt, maar heeft een negatief effect op de eerstelijns bebouwing, hier dient de nodige aandacht voor te zijn.
- De Grunobuurt krijgt door de verlaging van het Parkwegviaduct een beter adres aan het Hoornsediep, het krijgt een overzijde, waar het eerst tegen een achterkant van infrastructuur aankeek. In de verdere ontwikkeling zal ook deze buurt verder betrokken worden om tot een goede invulling van het (dubbelzijdig) adres te komen.

Deze genoemde elementen zullen met name na de eerste fase verder gestalte kunnen krijgen. Het is echter zaak hier al op te anticiperen en ook de duurzaamheidsaspecten steeds verder te concretiseren. Bij elke stap in de ontwikkeling is het bovendien van belang om de stakeholders te benoemen en te betrekken, in het bijzonder omwonenden. Het betrekken van deze (toekomstige) gebruikers levert niet alleen meerwaarde voor de omgeving, maar ook tot optimaal gebruik en betrokkenheid in de toekomst.

Duurzaamheid is nu al integraal onderdeel van de ontwikkeling

Flinke winst is in de komende jaren al te behalen door het optimaliseren van de overstapmachine, gericht op stimulering van het OV-gebruik. Ook de keten van voor- en natransport wordt in de eerste fase al flink opgewaardeerd. Een belangrijke opgave op dit aspect is de prioritering en inpassing van voorzieningen voor langzaamverkeer: goede routes voor fietser en voetganger, goede stallingsvoorzieningen en toegankelijkheid voor de gehele transfer, ook voor mindervaliden.

Door het toevoegen van een interwijkverbinding wordt het netwerk voor langzaam verkeer fijnmaziger, waardoor het langzaam verkeer gestimuleerd wordt. Met de verbeterde verkeerscirculatie zal qua leefomgeving, met name geluid veel verbeteren. Wel vormen als genoemd het verkeersgeluid aan de Emmaboulevard (eerste lijns bebouwing) luchtkwaliteit bij de kruising Parkweg / Emmaboulevard hierbij een aandachtspunt.

De eerste fase wordt bepaald door infrastructurele aanpassingen. Hierbij is het enerzijds wenselijk gebruik te maken van bestaande structuren, anderzijds is het vooral van belang te kijken naar de toekomst. Door de infrastructuur van (langzaam)verkeer en transfer zodanig uit te voeren dat deze voorbereid is op een groei die groter is dan de huidige trends, dus ofwel uitgevoerd met overmaat ofwel op eenvoudige wijze uit te breiden is, is deze toekomstvast. De bebouwing kan hierbij op meer organische wijze groeien, waarbij het zich voegt naar deze hoofdstructuur en de kansen die deze biedt ten volle benut.

Bij het realiseren van deze structuren is fasering een belangrijk aandachtspunt. Tijdelijke voorzieningen, zoals een busstation, die een flinke investering kosten of die niet op enige manier hergebruikt kunnen worden zijn onwenselijk. Door de verschillende keuzemomenten in deze ontwikkelstrategie te verbinden wordt dit zoveel mogelijk voorkomen. Toch zijn tijdelijke voorzieningen niet altijd te voorkomen, immers in

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

elke fase dient het station niet alleen functioneel in orde te zijn, maar is het ook het visitekaartje van de stad en het vertrekpunt.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Vervolg

Om de wenspaden succesvol te kunnen belopen en tot een goede fasering te komen, is een aantal onderwerpen buiten het kader van deze opdracht naar voren gekomen, die verder onderzoek vragen:

- De ambitie van de stationsdomeinen van het station met daarbij de transfer, commercie, fietsstallingen, voetgangers, etc. en de mogelijke invulling (waar komt wat)
- Verdere uitwerking van de transfer: Er is nu een voorkeur uitgesproken voor de B3 variant. Binnen dit scenario is een linker en een rechter variant denkbaar, wat in samenhang met de keuze voor een tunnel of traverse bekeken moet worden. In de linker variant (tunnel) geldt een risico voor het monumentaal seinhuis. Ook gaat de tunnel uit van een laaggelegen busstation. De B3 variant kent een belangrijk voordeel in de mogelijkheden tot handhaving van het monumentaal ensemble van stationsgebouw, het eilandperron en de perronkappen. Anderzijds heeft een meer rechts gelegen traverse belangrijke voordelen, zeker in relatie tot de interwijkverbinding.
- De toegankelijkheid van de binnenstad en de ontsluiting via de zuidelijke ringweg zijn cruciaal in het laten werken van de verkeersmachine en het stationsgebied. Daartoe dient er goed gekeken te worden naar een strategie voor de as van de Zuidelijke Ringweg tot het centrum, inclusief de OV-functie. In het project Zuidelijk Ringweg (ARZ) wordt dit deels meegenomen. Hierbij is juist ook de inpassing en de uitstraling van de as van belang. Dit is immers (net als het station) een visitekaartje van de stad.
- De samenhang van de exploitatie van de diverse OV-modaliteiten voor stad en regio, moet verder uitgewerkt worden om inzicht te krijgen de juiste plaatsing van de verschillende OV mogelijkheden. De keuze voor een nieuw OV-systeem is hierop van grote invloed.
- Een kortsluiting aan de oostzijde voor de bus lijkt gewenst om de zuidzijde verder te ontwikkelen. Zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig bepaalt dit de haalbaarheid van de verschillende wenspaden. Tevens is er een relatie met de spoorconfiguratie.
- Past het constructief en ruimtelijk en wat zijn de kosten en verkeerskundige consequenties? Te denken valt aan een varianten onderzoek ontsluiting stationsgebied: Parkweg kruispunt, Emmaboulevard vs. nulsituatie.
- De kwaliteit van de fietsverbindingen van noord naar zuid en de algehele ontsluiting van de noordzijde van het station.
- De kosten voor het verwijderen van het Parkwegviaduct, inclusief milieugevolgen, versus het instant houden en op hoogte brengen van de aansluitingen.
- Voor een integrale verdiepingsslag van voornoemde bullits kan gedacht worden aan het opstellen van een ruimtelijk functioneel ontwerp (RFO).

Los van de inhoudelijke vraagstukken is het essentieel dat elke stap in het proces interdisciplinair opgepakt wordt. Daarbij is het goed mogelijk de verschillende vervolgstappen in eerste instantie zelfstandig te benaderen, waarbij elk een verbetering zal opleveren ten opzichte van de vorige fase.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Groningen
Gerrit Lieferring
Projectnummer: MR101939
Versie: Eindversie
April 2013

Movares

Movares Utrecht Postbus 2855
3500 GW Utrecht
Gebouw Smakkelaarsburcht
Leidseveer 10
3511 SB Utrecht
T 030 265 55 55
F 030 265 55 62
E-mail: info@movares.nl
Internet: www.movares.nl

De Zwarte Hond

De Zwarte Hond 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@dezwarthond.nl
Internet: www.dezwarthond.nl

Bijdrage CityHub hoofdstuk 2:

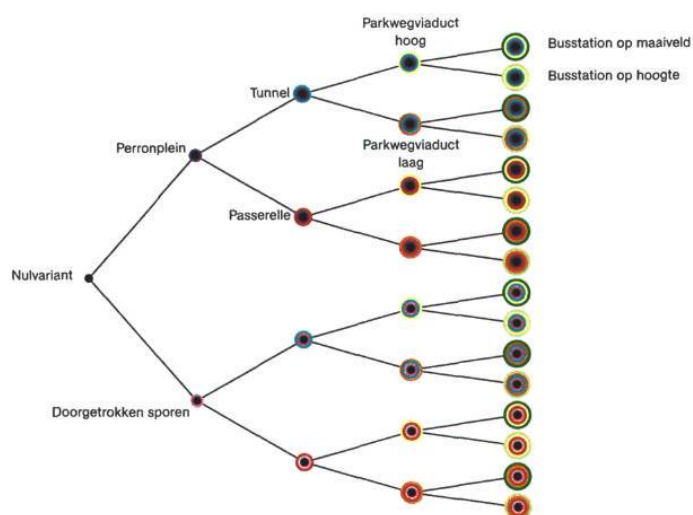
Concire

1e Goudsewagenhof 4
3011 RM Rotterdam
Telefoon 010 240 3510
Fax 010 240 3525
<http://www.concire.nl/>
info@concire.nl

Groningen Stationsgebied

Rapportage Beslisboom

Maart 2013
v2.5



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 3 van 70

Maart, 2013

Voorwoord

Voor u ligt de Rapportage Beslisboom – Stationsgebied Groningen. Dit document dient als basis voor de Ontwikkelstrategie. De beslisboom geeft houvast en biedt inzicht in de te nemen keuzes en de gevolgen die uit een bepaalde keuze voortvloeien. De gemeenteraad heeft in juli 2011 het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld waarin de lange termijn ambities zijn uitgesproken voor het Stationsgebied.

Naarmate het project in de tijd vordert moeten er keuzes worden gemaakt. Dit betekent ook dat andere keuzes afvallen: kiezen is verliezen. Met de beslisboom als uitgangspunt is het helder en inzichtelijk welke keuzes gemaakt dienen te worden om het gewenste eindresultaat te bereiken.

In deze rapportage wordt de werking van de beslisboom nader toegelicht. Op het moment van schrijven zijn er voor het stationsgebied reeds keuzes gemaakt. Het gaat te ver om deze allemaal te benoemen. De belangrijkste keuzes op hoofdlijnen in relatie tot de beslisboom zijn als volgt:

- Binnen de scope van de Knoop Groningen wordt het huidige opstelsterrein verplaatst naar de Rouaanstraat (grondgebied gemeente Haren). Dit betekent dat er ruimte vrijkomt aan de zuidzijde van het station.
- Uit de spooralternatievenstudie van ProRail zijn twee varianten overgebleven. Te weten variant B2 en B3. In beide spoorconfiguraties blijft het perroneiland behouden.

De keuze is gevallen voor behoud van het perronplein. De beslisboom laat zien dat doorgetrokken sporen (over het perronplein) nu niet meer mogelijk is. Voor de leesbaarheid van dit document is de toelichting van deze varianten niet meegenomen (zie beslisboom pag. 26).



Movares | DeZwarteHond.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 4 van 70

Inhoud

Inleiding	05
1. Vooraf	06
Voorkeursalternatief	07
Verkeerskundige analyse	09
Transferstudie	12
Spoorconfiguratie	14
Opstellen	16
Cityhub	18
Conclusie	22
2. Methodiek	23
3. Beslisboom	26
Keuze 1: Spoorconfiguratie	32
Keuze 2: Transfer	36
Keuze 3: Hoogte Parkwegviaduct	42
Keuze 4: Hoogte Busstation	53
Colofon	71



Inleiding

In juni 2010 heeft De Zwarte Hond in samenwerking met Movares de opdracht gekregen om een ontwikkelingsvisie te maken voor het stationsgebied van Groningen. De eerste fase van de opdracht is in de zomer van 2011 geëindigd met de vaststelling van een voorkeursalternatief. De tweede fase bestaat uit aanvullend onderzoek op het gebied van verkeer en het opstellen van de zogenaamde 'beslisboom'. Voor u ligt de rapportage van de beslisboom. Deze rapportage dient als basis voor de ontwikkelstrategie.

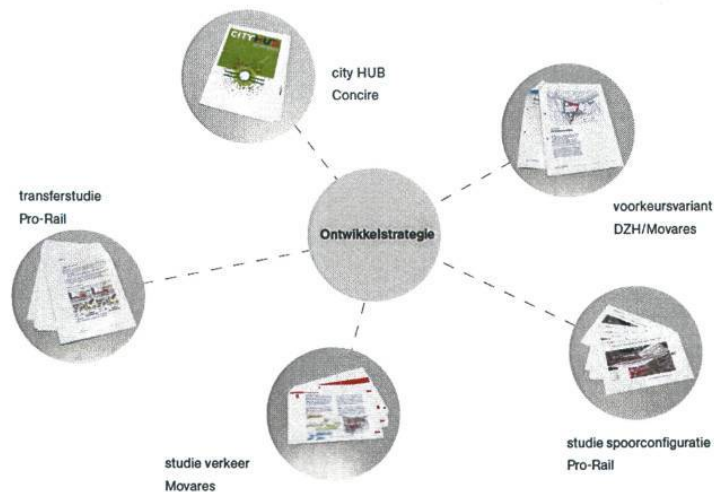
Doel:

Het herstructureren van een stationsgebied is geen gemakkelijke opgave. Het is een proces wat lange tijd duurt en waar veel stakeholders bij betrokken zijn. De vele stakeholders hebben eigen belangen en streven verschillende ambities na. Tot voor kort werden deze ambities vaak samengevat en uitgewerkt in een wervend eindbeeld. De vraag is of zo'n wervend eindbeeld nog de oplossing geeft voor deze herstructureringen. De toekomst is onzeker en de markt en maatschappij veranderen snel. Dit kan ontwikkelingen in gevaar brengen maar ook kansen genereren voor zaken die voorheen onhaalbaar leken. Het is dus veel belangrijker om een goede strategie te hebben waarbij breed gedragen, heldere ambities het uitgangspunt zijn. Het doel van dit document is dan ook om beleidsmakers van de gemeente Groningen een houvast te geven voor de toekomst. Het document maakt inzichtelijk wat de

essentiële keuzes zijn en in welke volgorde deze gemaakt moeten worden. Daarbij blijven ook de minder optimale eindsituaties in beeld. Zo is op elk moment in het proces duidelijk wat een keuze betekent op de nog overgebleven eindsituaties. Op deze manier kan men gezamenlijk toewerken naar de hoogst haalbare ambitie voor het stationsgebied van Groningen.

Leeswijzer:

Het eerste hoofdstuk van dit document gaat over de onderzoeken die vooraf gingen aan het opstellen van deze beslisboom. Kort worden de Voorkeursvariant (Movares/De Zwarte Hond), Verkeersstudie (Movares/De Zwarte Hond), Spoorconfiguratie (ProRail), Transfer (ProRail) en de Cityhub (Concire) beschreven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie. Hoofdstuk 2 beschrijft de gehanteerde methodiek die gebruikt is om te komen tot de 'beslisboom'. Hoofdstuk 3 bestaat uit de beslisboom. Deze is opgedeeld in vier paragrafen die elk een essentiële keuze behandelen. Vervolgens wordt er een advies gegeven over de vervolgstappen naar de toekomst.



1. Vooraf

Voorkeursalternatief

(door: De Zwarte Hond i.s.m. Movares)

In de periode juni 2010 en juli 2011 zijn De Zwarte Hond en Movares bezig geweest met de afweging van drie wezenlijk verschillende modellen voor het stationsgebied. Het stationsgebied heeft in elk van de drie modellen een verschillend adres en verschillende ruimtelijke inbedding van het stationsprogramma in het plangebied; 'Stationssingel, Emmaboulevard en Werkmanplein'. In juli 2011 is er bestuurlijk gekozen voor het adres 'Emmaboulevard' als voorkeursalternatief.

Keuze voor een adres

Station Groningen groeit. In de komende decennia neemt het aantal reizigers sterk toe. Ook in de voorgaande jaren is het aantal reizigers flink gegroeid en is de druk op het voorplein groot. Deze groei zorgt nu en in de toekomst voor een toenemende druk op het stationsgebied en vraagt om een nauwkeurige inpassing. In het voorkeursalternatief wordt deze inpassing gevonden door een deel van het stationsprogramma te verplaatsen naar de zuidzijde van het station. 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 Parkweg/Emmaviaduct moet deze getransformeerd worden tot een stedelijke boulevard met veel groen. Het huidige viaduct vormt door zijn monofunctionele en verkeerskundige 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.

Het Parkweg/Emmaviaduct is echter dé aanrijroute voor de binnenstad en het stationsgebied en moet hoge verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Door het Parkweg- en 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.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 8 van 70



In het voorkeursalternatief krijgt het stationsgebied een adres aan de zuidzijde aan het verlaagde Parkweg/ Emmaviaduct.

Het station krijgt dus een noordelijk en een zuidelijk deel met een passerelle die deze delen verbindt. Deze passerelle dient tevens als interwijkverbinding tussen het centrum en de zuidelijke woonwijken. In het noordelijke deel bevindt zich een langzame verkeersroute richting het centrum, een kiss&ride, parkeergarage, een fietsenstalling en het stationsgebouw. In het zuidelijke deel bevindt zich het busstation, taxistandplaats, kiss&ride, fietsenstalling en een grootschalige parkeervoorziening.

Vaststellen van het voorkeursalternatief betekent in essentie een bestuurlijke keuze voor:

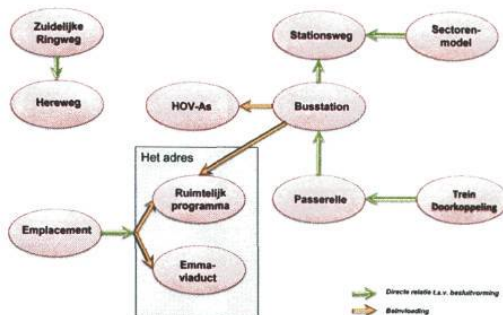
1. Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct
2. Duidelijk adres aan de nieuwe Emmaboulevard
3. Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid
4. Schuine passerelle voor essentiële overstap en interwijkverbinding.
5. Transformatie van stationsplein van verkeersnaar verblijfsplein.
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.

Verkeerskundige analyse

(door: Movares i.s.m. De Zwarte Hond)

De integrale visie op het Stationsgebied Groningen heeft geleid tot een Voorkeursalternatief, waarin de basis is gelegd voor de ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied. In essentie wordt er, met het vaststellen van het voorkeursalternatief, gekozen voor:

1. Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct;
2. Duidelijk adres aan de nieuwe Emmaboulevard;
3. Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid;
4. Schuine passerelle voor essentiële overstap en interwijkverbinding;
5. Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein;
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.



De realisatie van het Voorkeursalternatief heeft consequenties voor het functioneren van het verkeerssysteem rondom het stationsgebied. Door middel van een kwalitatieve verkeerskundige analyse is onderzocht in hoeverre het Voorkeursalternatief voldoet aan de functionele eisen vanuit de rapportage 'De Verkeersmachine Station Groningen', wat de consequenties zijn van (te maken) keuzen (beslisboom) en eventuele afwijkingen ten opzichte van de Verkeersmachine. De focus is daarbij gelegd op de essentiële onderdelen van de Verkeersmachine, te weten het busstation, de Stationsweg en het Parkwegviaduct. Deze studie is deels parallel met de beslisboom uitgevoerd, waardoor de keuzevolgorde en het onderlinge beïnvloeden van projecten goed naar voren is gekomen. Dit wordt onder meer in de verkeerskundige analyses benoemd en toegelicht. Aan de verkeerskundige analyses liggen mede de analyses naar de Parkwegkruising (gelijkvloers) en de exploitatiemodellen voor de locatie van het busstation (twee losse rapportages) ten grondslag. De verkeerskundige analyse heeft in hoofdlijnen de volgende punten naar voren gebracht:

- Het verlagen van het Parkwegviaduct met de inpassing van een gelijkvloers kruispunt op de locatie van de kruising met de Parkweg is ruimtelijk verkeerskundig mogelijk. De verlaging heeft wel consequenties voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Tevens betekent het verlagen de introductie van een barrière voor langzaam verkeer tussen Grunobuurt en Rivierenbuurt.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 11 van 70

Er zijn op deze punten maatregelen noodzakelijk om de toename van de 'overlast' weg te nemen. Gedacht moet worden aan maatregelen langs de weg en aan woningen en het bevorderen van de oversteekbaarheid (bijvoorbeeld middels een regelstrategie)

- De Stationsweg vervult voor de levendigheid van het stationsgebied een belangrijke functie. Mede om deze reden wordt de Stationsweg niet verdiept aangelegd. Door het verplaatsen van het busstation verdwijnt een belangrijk knelpunt in de afwikkeling en daarmee een deel van het conflict met langzaam verkeer tussen station en Werkmanbrug enerzijds en gemotoriseerd verkeer over de Stationsweg anderzijds. Om deze reden en vanwege de nieuwe functie die de Stationsweg mogelijk gaat vervullen na realisatie van het plan Aanpak Ring Zuid, is er geen noodzaak om de Stationsweg te knippen. De barrièrewerking tussen stad en station blijft door het handhaven van de Stationsweg op maaiveld wel aanwezig
- De levensvatbaarheid van het busstation aan de zuidzijde is in belangrijke mate afhankelijk van de ontsluiting in alle richtingen. Zowel voor de afwikkeling van het verkeer op de Emmaboulevard en dan met name de gelijkvloerse kruispunten Parkweg en Emmabrug alsmede de exploitatie van het busverkeer is een kortsluiting over de sporen naar de noordoostzijde noodzakelijk.

	Zuidelijke Ringweg	Sectorenmodel	Alternatief vervoerssysteem	Passerelle	Busstation noord	Busstation zuid	Busstation zuid, door koppeling	Ruimtelijk programma	HOV-as Peizerweg	Emmaboulevard
Stationsweg	●	●	●	●	●	●	○	○	○	●
Emmadiaduct	●	○	○	○	○	○	○	○	○	●
Busstation	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Zuidelijke Ringweg	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Sectorenmodel	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
Alternatief vervoerssysteem	○	○	●	○	○	○	○	○	○	○
Passerelle	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○
Busstation noord	○	○	○	○	●	○	○	○	○	○
Busstation zuid	○	○	○	○	○	●	○	○	○	○
Busstation zuid, door koppeling	○	○	○	○	○	○	●	○	○	○
Ruimtelijk programma	○	○	○	○	○	○	○	●	○	○
HOV-as Peizerweg	○	○	○	○	○	○	○	○	●	○
Emmaboulevard	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●

Betroevingsmatrix:

- Directe invloed
- Indirecte invloed
- Beperkte tot geen invloed

Alternatief vervoerssysteem

Voor de totstandkoming en uitwerking van het voorkeursalternatief richting ontwikkelstrategie is geen rekening gehouden met een alternatief voor de RegioTram. De ontwikkelstrategie is door de Stuurgroep Stationsgebied wel getoetst aan de meest voor de hand liggende vervoersalternatieven. Conclusie hierbij is dat de ambities zoals verbeeld in het voorkeursalternatief niet heroverwogen hoeven te worden. Wel dat mogelijke maatregelen, zoals het verplaatsen van het busstation, sneller (bij een groot ruimtebeslag) uitgevoerd kan worden of dat het voorlopig wordt uitgesteld (huidig of minder ruimtebeslag vanwege andere lijnvoering, meer vervangend transport per spoor etc.).

In relatie tot de keuze voor een ander vervoerssysteem is de meest optimale ligging van het busstation een onderwerp van onderzoek voor de korte termijn geworden.

Transferstudie

(door: ProRail)

De regio Assen-Groningen en de provincie Groningen hebben de ambitie de komende jaren een verdere verbeteringsslag uit te rollen voor het treinproduct. Naast verhoging van de frequentie op een aantal lijnen, is de grootste verandering het aan elkaar koppelen van de treindiensten uit Roodeschool en Delfzijl aan de treindiensten uit Nieuweschans en Veendam ("De doorkoppeling"). Om dit mogelijk te maken is een aanpassing van de knoop Groningen nodig. Deze strekt zich uit van station Groningen tot en met de splitsing van de baanvakken naar Zuidbroek en Zwolle aan de oostkant van de stad Groningen.

In het Programma Noord-Nederland (PNN, koepelorgaan management sporaanpassingen Noord-Nederland) is voor de doorkoppeling uitgegaan van het doortrekken van de sporen 2 en 3 in het station Groningen. Daarmee verdwijnt het huidige perronplein en kunnen de loopstromen in het station niet meer gelijkvloers afgewikkeld worden.

Voor het ongelijkvloers afwikkelen van de reizigersstromen is als eerste concept, een passerelle over het gehele emplacement onderzocht. Dit op basis van een bestuurlijk vastgestelde wens uit oktober 2010 en een beoogd onderzoeksresultaat in het najaar van 2011.

De passerelle sluit aan op de ontwikkelingen geschetst in de voorkeursvariant van de gemeente Groningen. De aanlanding bevindt zich op het voorplein, omdat binnen de contouren van het station geen ruimte is.

De passerelle in deze transferoplossing voorziet in een goede afwikkeling van treinreizigers en interwijk voetgangersverkeer. Zowel in de huidige situatie, als in de situatie met een busstation aan de zuidzijde.

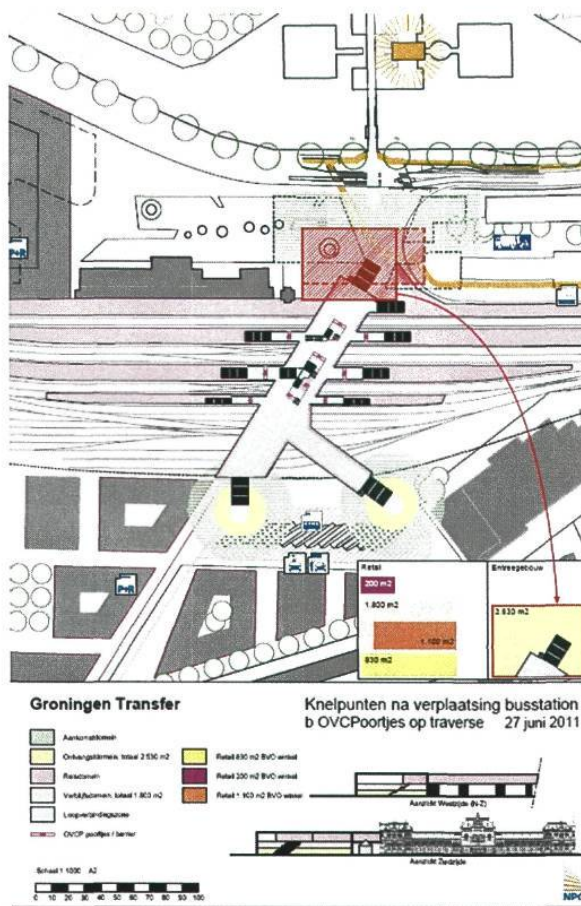
Consequenties van deze oplossing zijn:

- De aanlanding/stationsentree op het voorplein vraagt veel ruimte, omdat het ontvangstdomein van het station met bijbehorende functies verschuift naar het voorplein. Dit heeft een ruimtelijke contour tot gevolg die een veel grotere ruimtelijke impact heeft dan in de ontwikkelvisie is voorzien.
- De loopstromen op het voorplein en in het station zijn nu diffuus. In de toekomst worden de loopstromen sterk gebundeld en geconcentreerd op één punt op het voorplein.
- De inpassing van de stationsentree maakt al in 2018 een ingrijpende verbouwing van het voorplein noodzakelijk.
- De inpassing van deze stationsentree is een zeer complexe opgave vanwege de impact op het monumentale stationsgebouw en het stadsbalkon.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 13 van 70

- De aanlanding op het voorplein betekent een nieuwe functie voor het monumentale stationsgebouw omdat de huidige functies verschuiven naar de nieuwe stationsentree.
- De investeringskosten van de passerelle met stationsentree (exclusief entree zuidzijde) bedragen € 74 milj +/- 30% bandbreedte incl. BTW p.p. 2011.
- De kosten gerelateerd aan deze integrale verbouwing van station en stationsplein kunnen naar verwachting niet gefinancierd worden vanuit de momenteel beschikbare budgetten.



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

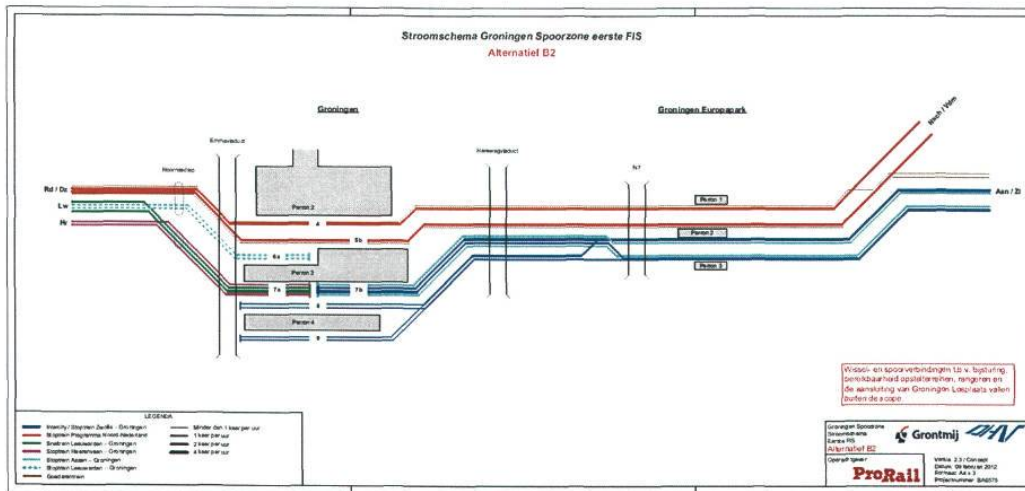
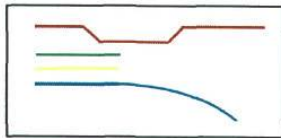
Pagina 14 van 70

Spoorconfiguratie

(door: ProRail)

In het voorjaar van 2011 is gezamenlijk met vervoerders en lokale overheden door ProRail een 8-tal alternatieven ontwikkeld voor de spoorconfiguratie. De studieresultaten laten zien dat de spoorconfiguratie B gegeven de gewenste treindiensten en de mogelijkheden voor verbetering van met name de transferruimte nabij het stationsgebouw de voorkeur heeft. Spoorconfiguratie B3 geeft een betere spoorprestatie en een compactere transfer dan configuratie B2. Gezien de verwachte kosten van een in spoorconfiguratie B3 vereiste vrije kruising nabij de overweg Peizerweg ligt deze momenteel nog buiten de financiële haalbare alternatieven.

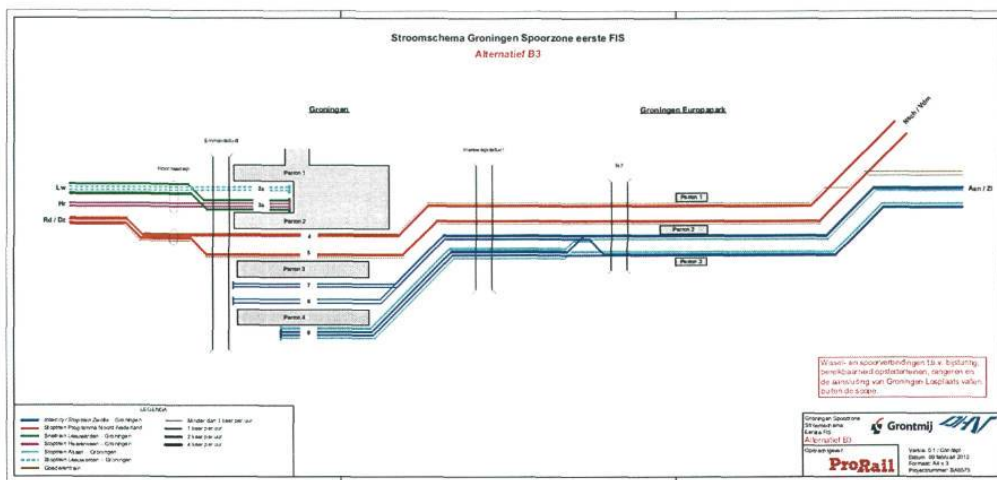
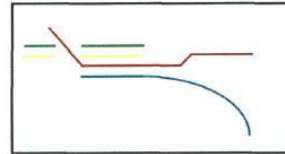
- **Alternatief B2.** Spoorconfiguratie B2 gaat uit van handhaving van het perronplein en het bieden van extra transferruimte tussen het stationsgebouw en de sporen. De huidige sporen 2 en 3 worden als het ware verschoven naar de huidige sporen 4, 5, en 6. Op deze wijze kan het perronplein behouden blijven en blijft het stationsgebouw haar functie behouden.



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 15 van 70

- Alternatief B3.** Gedurende de studie is het subalternatief B3 ontwikkeld. Dit alternatief combineert twee eerder onderzochte spooropstellingen. Het biedt een gelijkvloerse uit/overstap voor veel regionale treindiensten ten koste van een fly-over ter plaatse van de overweg Peizerweg richting Groningen-Noord. Hiermee biedt het alternatief kansen voor de weginfrastructuur aan de westzijde van Groningen.



Opstellen

(door: ProRail)

Het aanbieden van een goed treinproduct is slechts een deel van het totale proces. Naast het rijden van een goede dienstregeling vinden nog tal van ondersteunende processen plaats. Materieel moet technisch onderhouden worden. Het moet gereinigd worden en het moet "geparkeerd" kunnen worden indien het niet gebruikt wordt voor de dienstregeling. Het grootste gedeelte van deze aanvullende processen vinden thans plaats op het opstel terrein welke aan de zuidzijde grenst aan het station.

Doordat het nieuwe treinproduct voorziet in meer treinen, neemt ook de noodzakelijke ruimte voor deze ondersteunende processen toe. Daarnaast is het de ambitie van de gemeente om het gebied rond het station te herstructureren.

Onderzocht is of het mogelijk is het bestaande opstel terrein (1), in een gewijzigde lay-out, te blijven gebruiken. Er is hier echter onvoldoende ruimte voor de totale capaciteitsvraag.

Door de verschillende sporenlay-out van bovengenoemde spooralternatieven is het niet mogelijk om het bestaande opstel terrein op een zelfde manier aan te sluiten. Zo ligt het bijvoorbeeld voor de hand om in het ene alternatief de treinen van de lokale vervoerder te faciliteren, terwijl het andere alternatief de voorkeur uitgaat om de ruimte aan de landelijke vervoerder beschikbaar te stellen.

Daarom is onderzoek verricht naar de mogelijkheid van volledige verplaatsing naar een andere locatie. Hierbij komt de ruimte van het huidige opstel terrein beschikbaar voor de door de gemeente geambieerde ontwikkeling van de stationsomgeving.

Voor deze uitplaatsing zijn een aantal locaties verder onderzocht. Ten westen van Groningen is onderzoek verricht naar het voormalige gebied van de Suikerunie en de daaraan grenzende vloeivelden (2). Verder weg naar het westen is het gebied "Westpoort" bij Hoogkerk onderzocht (3). Ten zuiden van Groningen is gekeken naar de bestaande locatie bij Onnen (4). Daarnaast zijn de gebieden "Rouaanstraat" (5) en "Bronlanden" (6) bij de studie betrokken.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 17 van 70

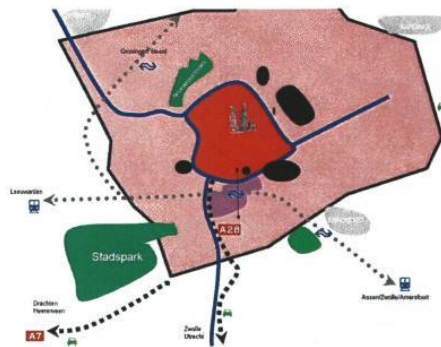
Op 26 september 2012 is het Planuitwerkingsbesluit voor de Knoop Groningen door Provinciale Staten bekrachtigd. Onderdeel van dit besluit is de verdere uitwerking van een opstel- en behandelsterrein voor treinen voor zowel de landelijke vervoerder (NS) als regionaal vervoerder (Arriva). Dit terrein is gepositioneerd tegen het Groningse industriegebied ten zuiden van het Euroborg stadion rondom de Duinkerkenstraat, maar is gelegen in de gemeente Haren. Het geprojecteerde terrein stond tot heden bekend als 'De Vork', maar wordt vanaf nu het Opstelsterrein Rouaanstraat genoemd. De Provincie Groningen is inhoudelijke opdrachtgever van de werkzaamheden die onder aansturing van ProRail uitgevoerd gaan worden.



Cityhub

(door: Concre)

In de zomer van 2010 is er een richtinggevend idee geformuleerd voor de spoorzone rond het Centraal Station in Groningen. Deze toekomstige gebiedsontwikkeling omvat het spoorse deel, voorplein en het gebied tussen de spoor- en de Rivierenbuurt aan de zuidzijde, dat is inclusief het opstelsterrein dat op termijn zal verdwijnen. Deze opgave is uitgevoerd om de potentie van dit gebied voor Groningen vast te leggen en daarmee ook de positionering ten opzichte van andere ontwikkellocaties in Groningen, zodat er in de stad bewust gekozen kan worden voor de programmering van de stad, centrum- en binnenstedelijke en perifere locaties.



Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke en regionale ontwikkeling. Centraal gelegen in de stad, tegen de binnenstad aan, met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en goed ontsloten met de auto en trein, zowel lokaal, regio- als nationaal. Naast de fysieke zal ook de sociaal-economische betekenis van het stationsgebied voor de stad Groningen en de regio verder toenemen. Om de unieke betekenis van het stationsgebied voor stad en regio te benoemen is het gebiedsconcept opgesteld in samenwerking met belangrijke Groningse partijen.

CITY HUB Groningen

De spoorzone moet in ieder geval een kwalitatief hoogwaardige en aangename overstapplaats (INFRA) worden. Daarnaast is het een belangrijke centrale entree en welkom voor de stad. Maak de kwaliteiten die de stad en regio rijk is zichtbaar in de Stadsfoyer (INTRO). Als derde stap in de ontwikkelstrategie ontwikkelt de spoorzone zich tot Compacte stad 2.0: een levendige en aantrekkelijk complete stedelijkheid in aanvulling op de binnenstad met een menselijke Groningse maat

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 19 van 70

(MIXED CITY). Op basis van deze voorgaande stappen kan het Talent City district ontstaan; in deze aantrekkelijk stedelijke omgeving is er accommoderend vermogen om mee te gaan met de veranderingen in de tijd. Zo kan de CITY HUB een belangrijke bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Groningen als City of Talent.

Het CITY HUB Groningen is als concept opgebouwd uit vier lagen, die in de tijd gestapeld de CITY HUB zullen vormen: 1. INFRA HUB, 2. INTRO HUB, 3. MIXED HUB en 4. CREATING HUB. De vier lagen zijn dus ook de vier stappen in de ontwikkelingsstrategie.



Het gebiedsconcept: CITY HUB Groningen

Op deze plek ontmoeten Groningen, de regio en Nederland elkaar en presenteert Groningen zich. Het is een nieuw aantrekkelijk en levendig binnenstedelijk gebied, een podium waar ideeën, ondernemers en burgers elkaar kunnen ontmoeten en verrijken. De plek heeft een blijvend accommoderend vermogen voor nieuwe initiatieven, zowel functioneel, ruimtelijk als in de tijd.

De CITY HUB is opgebouwd uit 4 lagen:

1. (OVERSTAPPLAATS)
2. (STADSFoyer)
3. (COMPACTE STAD 2.0)
4. (TALENT CITY DISTRICT)

INFRA HUB
INTRO HUB
MIXED HUB
CREATING HUB

Samen vormen zij de CITY HUB Groningen, waar binnen iedere laaghub zijn eigen bijdragen heeft die meerwaarde creëren voor deze plek en Groningen!

In de navolgende bladzijden werken we de CITY HUB in de vier lagen verder uit.



Programma Inspiratiematrix

Om nog meer gevoel bij de 4 lagen van de CITY HUB Groningen te krijgen zijn in onderstaande inspiratiemix de vier HUBS horizontaal en verticaal geconfronteerd. Horizontaal worden verkeersstromen verbonden op deze plek (Infra), Voor Groningen is dit een belangrijk bronpunt en verwelkomt zij hier de reizigers in de stad en omgeving (Intro), om er vervolgens programma aan te koppelen (Mixed), zodat er een milieu ontstaat dat kan meedemen met de veranderende vraag (Creating).

Verticaal geeft op eenzelfde wijze een klimmende mate van verbinding met Groningen aan. Van mobiliteitsknooppunt Groningen CS (Infra), entree van Groningen en ommelanden (Intro), naar een volgende unieke plek in de ring om de binnenstad (Mixed), die de aantrekkelijkheid van Groningen nog groter maakt (Creating).

Door horizontaal met verticaal te confronteren, waarbij horizontaal leidend is en verticaal dienend, bouwt de CITY HUB zich van linksonder (Infra knooppunt) naar rechtsboven (Dynamisch ademend stadsdeel) op en op de diagonaal vormt zich het programma.

Eerste uitwerking van de CITY HUB als concept

Het verplaatsen van de busterminal naar de zuidzijde van de sporen is een oplossing voor het ruimtegebrek dat ontstaat door de ruimtevraag van andere functies, zoals het fietsparkeren, maar vooral vanwege de ambitie om de aanhechting van het station aan de binnenstad vooral een verblijfskarakter te geven. Wat zijn op termijn de consequenties van deze keuze voor de aantrekkelijkheid en potenties van de zuidelijke entree van het stationsgebied? Door nu vroegtijdig na te denken over de consequenties van dit soort keuzes, kunnen deze bewust en inzichtelijk gemaakt worden. Dit wordt vanuit verschillende disciplines bekeken. Dan wordt er bijvoorbeeld bij de uitleg van de busterminal ook gelet op de invloed die dit heeft op de gewenste stedelijkheid van dit gebied.

Conclusie

Er komt een spreekwoordelijke Vermeer op de markt! Dat was een belangrijke conclusie van de workshop in het kader van de CITY-HUB. De stad zal zich moeten uitspreken wat de ambities zijn voor deze plek. Dat zijn strategische keuzes, die de ruimte geven aan de vier verschillende maar gestapelde lagen binnen de CITY-HUB. Voor welke toekomstperspectieven staan de vier HUBS en op welke wijze kunnen die gefaseerd doorgroeien, zodat de volle potentie van deze plek benut wordt.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 21 van 70

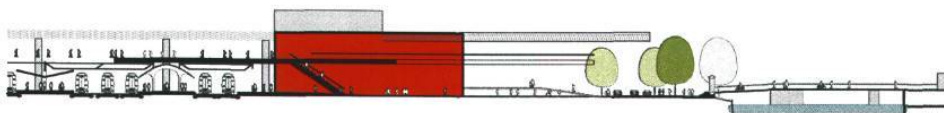
CITY HUB GRONINGEN	1. Infra FUNCTIONEEL VERBINDEN verkeersstromen 06.00-24.00 uur	2. Intro PLEK VERSTERKEN bronpunt 06.00-24.00 uur	3. Mixed PROGRAMMATISCH VERBINDEN publiekstrekker dag/nacht	4. Creating VERNIEUWING ACCOMMODEREN nieuw domein 7/7
4. Creating <i>Wervend voor ondernemend Groningen</i>	Transferfuncties uitwisselings- programma Krachtig bronpunt	Ontmoetingsplek Verblijfsfuncties Hergebruik oude station Compacte Groningse kwaliteiten	Zakelijk en dienstencentrum Lifescience/energie Kansen voor kenniswerkers EKP: bronpunt voor nieuwe talent	TALENTCITY SPOT Flexibiliteit in ruimte, tijd en bestemming t.b.v. nieuwe ideeën trends, talent en ondernemerschap
3. Mixed <i>Unieke Groningse plek (in de ring)</i>	Pauze/wacht- programma	Congres, expo, vergaderen en educatie UMCG / RUG / Hanze HS Transfer en commercie op bronpunt	COMPLETE(RE) COMPACTE STAD 2.0 Werken, verblijven retail en wonen Aantrekkelijke drukte	Duurzaam accommoderen van wervende dynamiek Aanvullende grootschalige centrumstedelijke functies/diensten
2. Intro <i>Groningse kracht</i>	Wachtruimte	FOYER Homepage / showcase Groningen en ommelanden	Menselijke maat Etalage/frontdesk Groningse instellingen en ondernemingen Startpunt routes	Compact duurzaam stedelijk Short- en longstay wonen en werken ook expats Regio-warenhuis
1. Infra <i>Groningen CS</i>	OVERSTAPPLAATS Snelle multimodale lokaal-nationaal uitwisseling	A28 parking t.b.v. CS en binnenstad Zicht op Groningen Snelle routes	Meet & Greet Afspreken en zakelijk ontmoeten Langzame routes	Duurzame mobiliteitsknoop Langzame routes naar binnenstad en omliggende wijken
Zone	Voor- en achterzijde station met snelle passage Parking en Perrons bus, auto/taxi en fiets/scooter	Aantrekkelijk dynamisch verblijfsgebied rond station, wachten en ontmoeten met Gronings beeldmerk	Lokaal en nationaal goed verbonden, buiten de Diepenring en binnen de Ring uniek deel van de binnenstad	Karakteristiek flexibel te programmeren openbare en semi- openbare ruimte
HUB	Spil	Display	Switchboard	Brand

Conclusie

Een spoorconfiguratie middels doorgetrokken sporen (spooralternatief A2) en een transfer middels een passerelle waren randvoorwaarden bij het opstellen van de voorkeursvariant. De gemeente heeft deze randvoorwaarden bij aanvang van het ontwerptraject meegegeven aan De Zwarte Hond/Movares. De keuze voor deze randvoorwaarden kwam voort uit de wens om de treinen door te laten rijden en de passerelle te laten fungeren als INTROhub voor Groningen. De passerelle is de plek waar de reizigers Groningen binnenkomen en waarvandaan de stad Groningen beleefd wordt. Zien en gezien worden zijn belangrijke begrippen om de INTROhub te doen slagen. De transferstudie van ProRail laat echter zien dat de aanlanding van de passerelle en het daarbij horende stationsprogramma van de NS veel ruimte op het voorplein vraagt. Doordat ProRail tegelijkertijd een onderzoek heeft gedaan naar de mogelijke spoorconfiguraties werd het duidelijk dat het behoud van een zogenaamd perronplein ook tot de mogelijkheden behoort. Dit perronplein biedt onder andere ruimte aan een eventuele aanlanding van de transfer en biedt kansen voor de programmering van het oude stationsgebouw.

De verkeerskundige analyse groepeert de verkeerskundige keuzes en zet deze uit in de tijd. Opmerkelijk is dat de keuze voor een passerelle al is genomen terwijl de opties voor de spoorconfiguratie nog open liggen.

Er is dus veel onderzoek gedaan op verschillende schaalniveaus en door verschillende partijen. Zo heeft ProRail de transfer bekeken op het kleine schaalniveau van trappen, liften en OV-chipkaart poortjes terwijl Concire een programmaontwikkeling heeft geschetst voor de komende 30 jaar. In de beslisboom komen deze verschillende onderzoeken bij elkaar.



Doorsnede over passerelle en nieuwe stationshal

2. Methodiek

Methodiek

De verschillende onderzoeken hebben inzichtelijk gemaakt dat er gedurende het proces vier belangrijke keuzes moeten worden gemaakt:

1 Spoorconfiguratie: Doorgetrokken sporen of perronplein

Uit het onderzoek van ProRail is gebleken dat het doortrekken van de treinen op meerdere manieren mogelijk is. Tot de start van het onderzoek is er uitgegaan van het doortrekken van alle sporen maar uit het onderzoek is gebleken dat ook het behoud van een (deel van) het perronplein een mogelijkheid is. Voor het perronplein zijn meerdere varianten denkbaar maar voor de beslisboom wordt uitgegaan van de twee wezenlijk verschillende modellen; de optie 'doorgetrokken sporen' en 'perronplein'.

2 Transfer: Passerelle of tunnel

Nadat de keuze is gemaakt voor een spoorconfiguratie is het noodzakelijk de perrons te verbinden middels een transfer. Vooral nog is er uitgegaan van een passerelle maar door een motie vanuit de Raad om de fietsverbinding nogmaals te bekijken is ook de tunnel als mogelijke optie meegenomen. Een tunnel is echter niet per definitie een mogelijke fietsverbinding.

3 Parkwegviaduct of Emmaboulevard

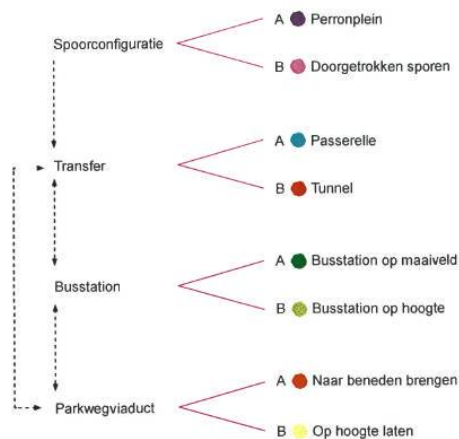
Een keuze die sterk afhankelijk is van de keuzes die gemaakt worden in het project Zuidelijke Ringweg is de keuze voor een hoog of laag Parkwegviaduct. Uitgangspunt voor de voorkeursvariant is het maken van een adres voor het stationsgebied aan het verlaagde Parkwegviaduct; de Emmaboulevard. Door het Parkwegviaduct naar beneden te brengen ontstaat een stedelijk weefsel wat nauw aansluit op de buurten daaromheen. Ook bij een hoog Parkwegviaduct is het mogelijk om dit adres te creëren. Het stationsgebied ligt dan echter op hoogte en is een stedelijk eiland op zichzelf.

4 Busstation: Op hoogte of op maaiveld

De groei van het aantal reizigers en de komst van meer programma zullen ervoor zorgen dat het huidige busstation in de toekomst uit haar voegen zal groeien. Een verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde is dan onvermijdelijk. Het busstation kan op een relatief eenvoudige en goedkope wijze aangelegd worden op maaiveld of op hoogte met parkeermogelijkheden eronder. De eerdere keuzes voor de hoogte van het Parkwegviaduct en de keuze voor de transfer zijn van grote invloed op deze laatste keuze. Grote hoogteverschillen zorgen namelijk voor lange, steile hellingbanen in het gebied.

Deze keuzes staan in een chronologische volgorde en zijn direct met elkaar verbonden. Zo kan er geen keuze gemaakt worden voor een transfer terwijl de spoorconfiguratie nog niet bekend is. Dit geldt ook voor de keuze voor een hoog of laag busstation. Het maken van deze keuze is in hoge mate afhankelijk van de hoogte van het Parkwegviaduct/ Emmaboulevard. Natuurlijk kan het Parkwegviaduct al in een eerder stadium naar beneden gebracht worden maar zolang de stap naar het zuiden nog niet is gemaakt biedt de verlaging nog geen voordelen voor het stationsgebied.

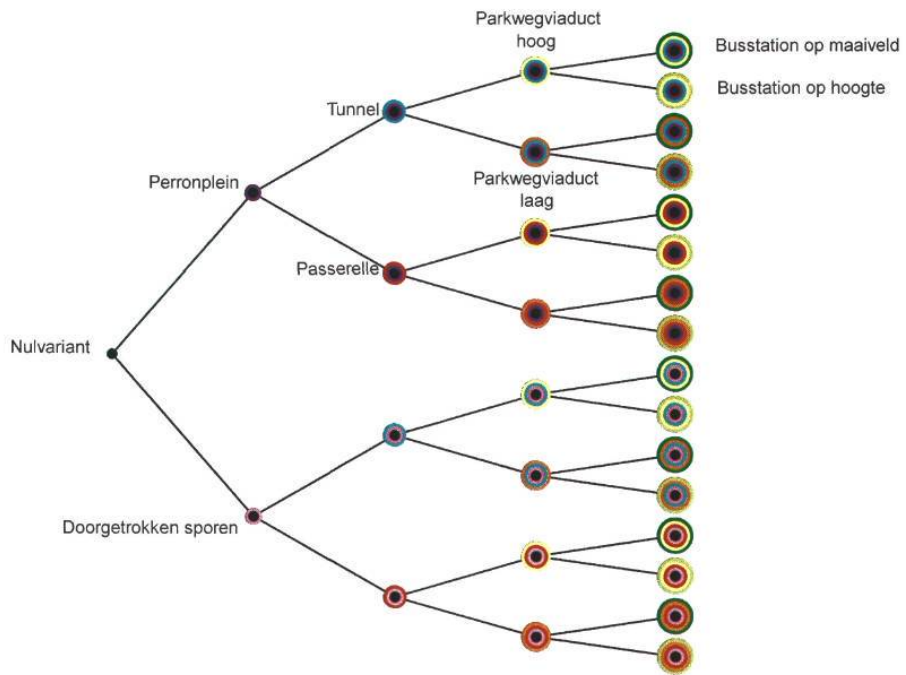
Door deze vier keuzes in de tijd achter elkaar te zetten ontstaan er in de beslisboom 16 theoretische eindbeelden (zie afbeelding). Niet alle 16 uitkomsten zijn kwalitatief even goed. In het volgende hoofdstuk worden alle keuzes en alle mogelijke tussen- en eindmodellen beschreven op vijf aspecten; infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, milieu/duurzaamheid en haalbaarheid. De modellen die het beste de gezamenlijke ambities verwezenlijken worden in de ontwikkelstrategie aangewezen als 'hoge-ambitie-modellen'. Dit is niet één model maar een range van modellen die voldoen aan het geldende ambitieniveau. De ambities kunnen in een weerbarstige tijd naar beneden bijgesteld worden. De beslisboom laat dan duidelijk zien welke 'hoge-ambitie-modellen' of 'wenspaden' er wel of niet meer mogelijk zijn na het maken van een bepaalde keuze. Zo is in de eerste fase van het proces al duidelijk wat de invloed van een keuze of het bijstellen van de ambitie betekent voor de nog mogelijke eindmodellen.



Vier keuzes en afhankelijkheden

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 25 van 70



Vier keuzes zorgen voor zestien 'theoretische' eindbeelden

3. Beslisboom

Beslisboom

Afstemming ruimtelijke – programmatische ambitie

Wat zijn de consequenties van ruimtelijke keuzes voor de programmatische ambities van het gebied in relatie tot de CITY HUB Groningen? Uitgangspunt is de (gefaseerde) uitplaatsing van het grootste deel van het huidige spooreplacement, zodat er ruimte ontstaat aan de zuidzijde van het spoor.

- De vier keuzes in de beslisboom hebben een aantal consequenties, die beoordeeld zijn aan de hand van de volgende afwegingen:
- Mate van stedelijkheid, programmatisch en ruimtelijk of zijn de buitenruimtes dominant in schaal en functie?
- Is het gebied straks onderdeel van de stad, voegt het een nieuwe dimensie aan de stad toe, is het een deel van de binnenstad met een nieuwe voorkant van het station aan de zuidzijde, of blijft het de andere kant van het spoor?
- Is het een Groningse plek en welke rol speelt het monumentale stationsgebouw daarin?
- De mate waarin verbindingen worden gelegd, zowel intern als met de omgeving
- Flexibiliteit in relatie tot de ontwikkelingen in de tijd.

Vroeg in het proces te nemen ruimtelijke keuzes kunnen de programmatische potentie van het gebied op langere termijn sterk beïnvloeden. Het wordt belangrijk gevonden dat de gebiedspecifieke kwaliteiten, die het gebied uniek maken in de stad Groningen en de Noordelijke regio, goed worden benut. Er is maar één stationsgebied waar zoveel verschillende modaliteiten bij elkaar komen, dicht gelegen en goed verbonden is aan het centrum en regio. Daarom is inzicht in de keuzes met hun consequenties belangrijk.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

De beslisboom bestaat uit een reeks van abstracte plankaarten waarin de keuzes en de ruimtelijke gevolgen van de keuzes stapsgewijs inzichtelijk worden gemaakt. De plankaarten zijn nadrukkelijk geen ontwerpen maar slechts schematische weergaven van een keuze. In een overzicht van de boom is weergegeven op welk punt de schematische kaart zich bevindt. Daarnaast geeft de schematische doorsnede de consequenties van de keuzes op de hoogteverschillen aan. In de doorsnede zijn de hoogteverschillen goed inzichtelijk gemaakt. De dikke, roze stippelijijn in de schematische kaart van de bestaande situatie geeft aan waar deze doorsnede is genomen. Ook de doorsneden zijn schematisch weergegeven en tonen niet de werkelijke hoogtes van de planonderdelen.

Een belangrijk moment in de beslisboom is de uitplaatsing van het opstel terrein en het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde. Het wel of niet uitplaatsen van het opstel terrein is geen keuze maar het niet verplaatsen van het opstel terrein betekent dat de beslisboom na de tweede keuze stopt. Er is dan sprake van een verkorte beslisboom (zie pagina 30). In de verkorte beslisboom is het onmogelijk het hoogste ambitieniveau nog te halen.

Door de groei van het aantal reizigers is het mogelijk dat er in de toekomst onvoldoende ruimte beschikbaar is voor het busstation aan de noordzijde. Op dat moment is het noodzakelijk het opstel terrein te verplaatsen en te zoeken naar oplossingen aan de zuidzijde. De 'stap naar het zuiden' wordt gemaakt en de volledige beslisboom is van toepassing.

Voor de hoge ambitie van de Cityhub geldt hetzelfde. Wanneer de stap naar de zuidzijde niet wordt gemaakt is er geen plek voor de CREATINGhub/MIXEDhub in het stationsgebied van Groningen. De tweede stap, de INTROhub is dan het hoogst haalbare.

In dit hoofdstuk worden de keuzes één voor één beschreven aan de hand van vijf aspecten; infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, milieu/duurzaamheid en haalbaarheid. Vervolgens worden de abstracte plankaarten die daarbij horen beschreven en getoond.

Infrastructuur

Het stationsgebied is in belangrijke mate het domein van de reiziger. Een stationsgebied dat voor de reiziger goed functioneert is van essentieel belang voor het stationsgebied als dynamo van de stad en de regio en als katalysator voor de ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied. Binnen het stationsgebied zijn grote ingrepen voorzien, zoals het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde en het verlagen

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

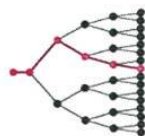
Pagina 28 van 70

van het Parkwegviaduct, die van invloed zijn op de reiziger, de vervoersknoop en het functioneren van het verkeerssysteem rondom het stationsgebied.

De keuzes in de beslisboom zijn vanuit verkeerskundig oogpunt beoordeeld op het functioneren van de knoop (transfers, bereikbaarheid), de interactie met de omgeving (bereikbaarheid per modaliteit) en vanuit de beleving van de reiziger: kan deze zich eenvoudig (comfort, gemak) door de knoop verplaatsen? Daarnaast heeft het verkeerssysteem een belangrijke relatie met de ruimtelijkheid en milieu, waarbij de barrièrewerking van infrastructuur en verkeersoverlast (lucht en geluid) een belangrijke rol speelt.

Ruimtelijkheid

De herstructurering van het stationsgebied heeft ruimtelijk grote consequenties. De beleving van het station wordt grotendeels bepaald door de ruimtelijke opzet van het gebied. Zo betekent de spoorconfiguratie veel voor de verblijfskwaliteit van de ruimte achter het stationsgebouw. Maar indirect bepaalt het ook de aanlanding van de transfer wat weer bepalend is voor de verblijfskwaliteit van het voorplein. Ook de keuze tussen een tunnel of passerelle heeft ruimtelijk veel consequenties. Zo heeft een tunnel geen schadelijke gevolgen voor de monumentale perronkappen. Daarentegen geeft de passerelle de reiziger een weids zicht op de stad. De zuidzijde van het stationsgebied is nu een vrijwel leeg gebied. Nieuwe ontwikkelingen zullen dit beeld totaal veranderen. De hoogteligging van deze ontwikkelingen bepalen de ruimtelijk verhoudingen tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt. De hoogteligging van het Parkwegviaduct heeft ruimtelijke gevolgen voor een



veel groter deel van de stad. Bij een lage ligging verbetert de beleving van de entree van de stad. En daarnaast ontstaat er een nieuw stedelijk profiel waarbij de kwaliteit van het Hoornsediep een nieuwe betekenis krijgt.

Programma

Het huidige stationsprogramma bevindt zich voornamelijk aan de noordzijde van de sporen in het oude stationsgebouw en het Hunzehuys. Na de verplaatsing van het opstel terrein komt er aan de zuidzijde rond het nieuwe busstation ruimte vrij om te ontwikkelen. Na de verplaatsing van het busstation komt er ook aan de noordzijde ruimte vrij. Totdat de stap naar de zuidzijde wordt gemaakt is er beperkte ruimte op en rond het voorplein aan de noordzijde.

Bij de eerste twee keuzes spelen voornamelijk het stationsprogramma, de programmering van het oude stationsgebouw, het Hunzehuys en het voorplein een grote rol. De verblijfskwaliteit van het voorplein is een belangrijke factor in de aansluiting op de stad. De INFRAhub en de INTROhub worden gerealiseerd. In de laatste twee keuzes gaat het om de ontwikkeling van een groter gebied. Dan wordt de mate van stedelijkheid bepaald en in meer of mindere mate de laatste twee stappen van de Cityhub gerealiseerd; de MIXEDhub en de CREATINGhub.

Milieu/duurzaamheid

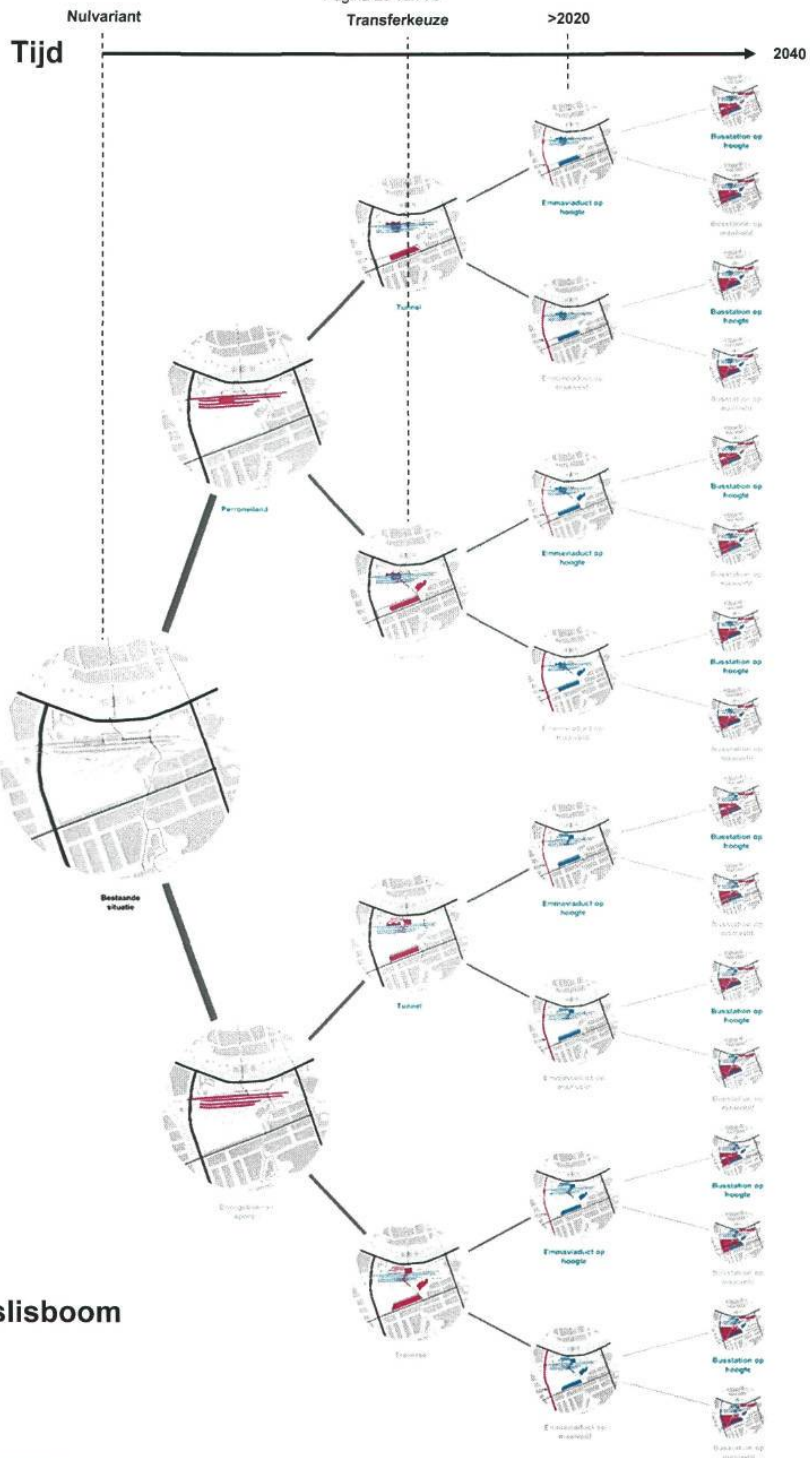
Groningen kent hoge duurzaamheidsambities en de duurzame ontwikkeling van het stationsgebied is dan ook een voorwaarde. In het traject van de voorkeursvariant en van de beslisboom zijn die duurzaamheidsaspecten benoemd welke relevant zijn in deze fase. De te maken keuzes in de beslisboom zijn vooral relevant voor de milieuaspecten als geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Om deze reden kent de invulling van duurzaamheid nu een accent op deze onderwerpen. In een expertmeeting waarbij ook de gemeente Groningen vertegenwoordigd was zijn deze (milieu)aspecten behandeld.

Dit wil niet zeggen dat dit de belangrijkste duurzaamheidsaspecten zijn voor het vervolg van het ontwikkeltraject. Zo zullen in een volgende fase voor de afstemming met de omgeving en de verdere invulling van het gebied weer andere duurzaamheidsaspecten van groot belang zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inpassing, energie, adaptatie, sociale duurzaamheid, inrichting, groen en water e.d.

Haalbaarheid

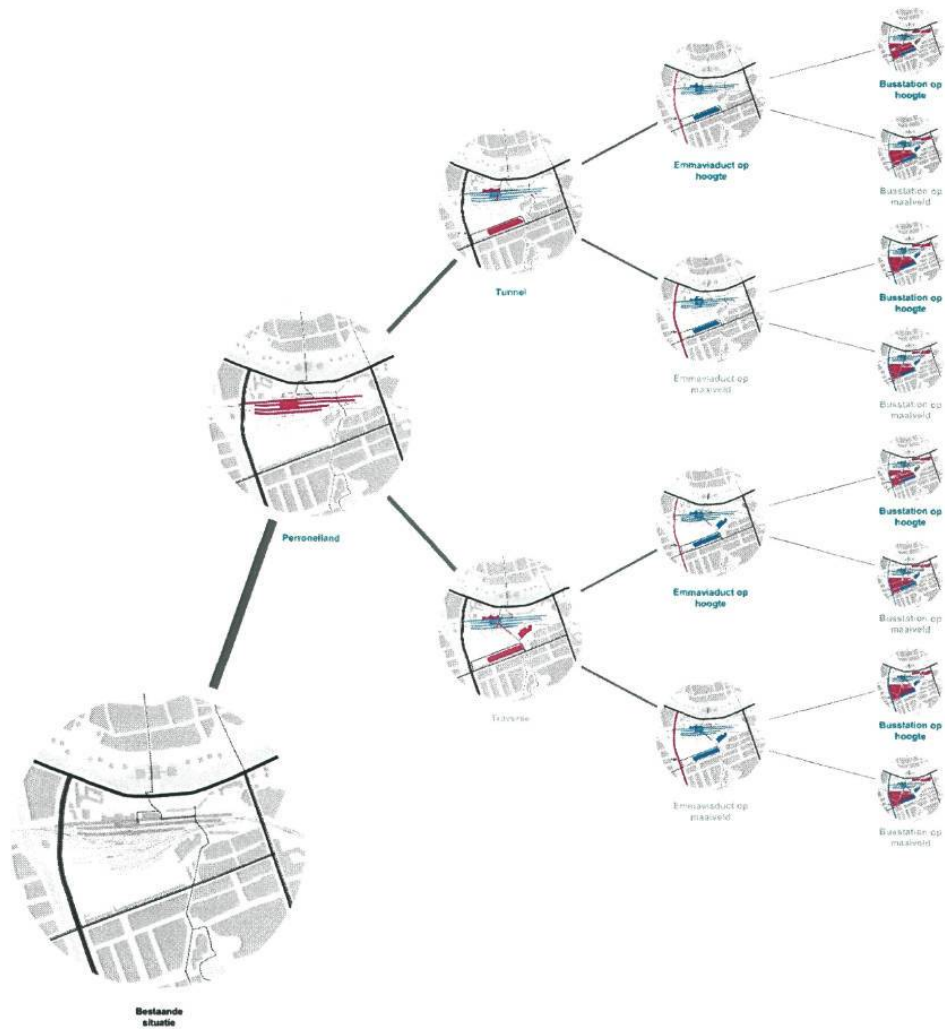
Het is moeilijk om in dit stadium al uitspraken te doen over de exacte haalbaarheid van de modellen. Omdat de markt en de economie aan verandering onderhevig is, is het gissen naar exacte bedragen voor ontwikkelingen die pas over 20 jaar plaats gaan vinden. Het is wel mogelijk om uitspraken te doen over de globale fasering en de flexibiliteit in het bouwproces.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 30 van 70

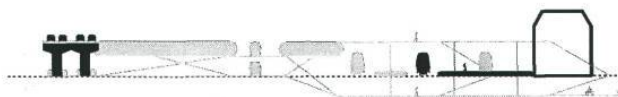
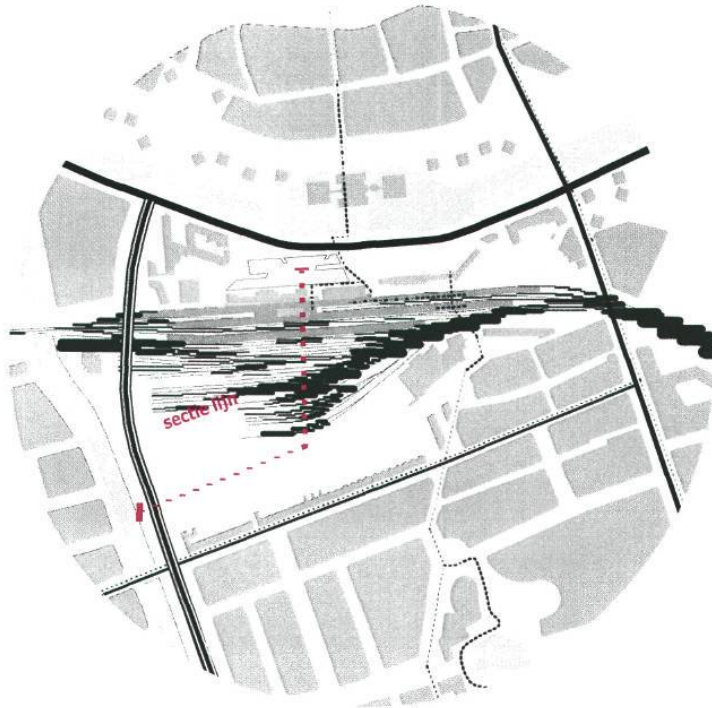


Beslisboom met ontwikkelpaden met behoud perroneiland

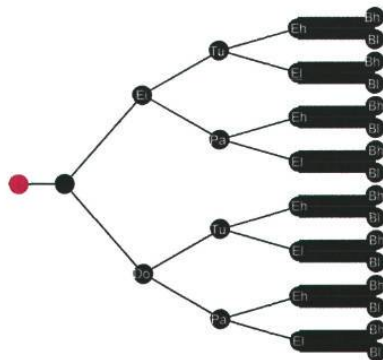
Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 31 van 70

Bestaande situatie



- Ei** Perronplein
- Do** Doorgetrokken sporen
- Tu** Tunnel
- Pa** Passerelle
- Eh** Emma- en Parkwegviaduct hoog
- El** Emma- en Parkwegviaduct laag
- Bh** Busstation hoog
- Bl** Busstation laag



Movares | DeZwarteHond.

Keuze 1

Spoorconfiguratie

In de eerste helft van 2011 heeft ProRail een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het toekomstige spoorprogramma op station Groningen te faciliteren. Dit heeft geresulteerd in een tweetal spoorconfiguraties. Beide configuraties hebben organisatorische en ruimtelijke voor- en nadelen. Deze worden nog nader onderzoek verder uitgewerkt.

Eén van de vier oorspronkelijke opties betrof de 'doorgetrokken sporen'. De overige drie spoorconfiguraties zijn varianten op het perronplein. Deze drie varianten generen alle drie op een andere manier ruimte achter het oude stationsgebouw. In alle varianten met een perronplein is het mogelijk de transfer en de interwijkverbinding aan te landen achter het stationsgebouw.

Voor de beslisboom zijn de vier configuraties teruggebracht tot twee ruimtelijke principes; de 'doorgetrokken sporen' en 'het perronplein'. De huidige situatie bestaat uit een perronplein waar spoor 1 tot en met 4 aan liggen en een zuidelijk eilandperron met spoor 5 en 6. Deze wordt (indien nodig) uitgebreid met een eilandperron voor de sporen 7 en 8.

Infrastructuur

De keuze voor de wijze van doorkoppelen (spoorconfiguratie) is direct van invloed op de inpassing en aanlanding van de traverse (en de organisatie van de modaliteiten daar omheen).

Een perroneiland betekent dat de doorgaande treinen niet op elk perron kunnen halteren. Voor de reizigers en voetgangers geldt dat een perroneiland met bij de transfer (trein-trein) als voordeel heeft dat er (voor de meeste overstaprelaties) geen hoogte hoeft te worden overwonnen. Anderzijds kunnen wel langere loopafstanden ontstaan. Bij de keuze voor een perroneiland is het inpassen van een interwijkverbinding voor de fiets lastig realiseerbaar. Bij een perroneiland is enkel een verbinding over de sporen tussen de Rivierenbuurt en het perroneiland nodig. De fietsers zouden daarmee aanlanden op het eilandperron, tussen de reizigers. Een interwijkverbinding voor de fiets, over het station, dient dan separaat te worden ingepast en vergt extra investeringen. De voetganger moet voor de interwijkverbinding altijd over het perroneiland heen tenzij ook hiervoor extra investeringen gedaan worden.

De gevolgen ten aanzien van de passerelle en transfer komt in keuze 2 aan de orde.

Ruimtelijkheid

Bij een spoorconfiguratie middels doorgetrokken sporen is er geen ruimte achter het stationsgebouw om op de perrons aan te landen. De aanlanding van de transfer en de interwijkverbinding ligt op deze manier vanzelfsprekend op de plek van het Hunzehuys en op een deel van het voorplein/stadsbalkon. Grootschalige aanpassingen aan het voorplein zijn dan ook nodig. In het geval van een perronplein kan de aanlanding van de transfer en de interwijkverbinding een plek krijgen op het eiland aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Dit heeft als voordeel dat hiervoor geen ruimte nodig is op het voorplein.

Programma

Het huidige station van Groningen functioneert als kopstation waarbij de perrons gelijkvloers worden ontsloten middels een perronplein. Het perronplein fungeert als aankomst domein en hier bevinden zich enkele paviljoens met stationsgerelateerd programma. Indien alle sporen doorgetrokken worden verdwijnt de Groningse identiteit van het kopstation en moet er ruimte gezocht worden aan de noordzijde om het stationsprogramma uit de paviljoens een nieuwe plek te geven.

De aanlanding van de transfer is bepalend voor de programmering van het oude stationsgebouw en het Hunzehuys. Op een perronplein is voldoende ruimte om de transfer achter het oude stationsgebouw te laten landen. Op die manier kan het Hunzehuys in eerste instantie behouden blijven en kan het oude stationsgebouw in gebruik blijven als stationsgebouw. Het perronplein blijft de functie van ontvangstdomein houden. Bij de doorgetrokken sporen zullen de transfer en de interwijkverbinding landen ter plaatse van het Hunzehuys. Omdat de loopstromen dan niet meer langs het oude stationsgebouw zullen lopen en het stationsgebouw niet meer aan het ontvangstdomein ligt is er behoefte aan een nieuw stationsgebouw en zal het oude stationsgebouw een nieuwe bestemming moeten krijgen.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 33 van 70

Milieu/Duurzaamheid

De keuze voor doorgekoppelde sporen biedt meer ruimte voor het inpassen van goederenvervoer (vervoer gevaarlijke stoffen). Dit in verband met de veiligheidsmarges die moeten worden aangehouden ten aanzien van gevelafstanden. Uitgangspunt bij deze doorkoppeling is dan ook dat de gevaarlijke stoffen één van de centraal gelegen sporen gebruikt. Bij een doorgaande verbinding aan de zuidzijde moeten grotere gevelafstanden of grotere investeringen aan de bebouwing plaatsvinden om dicht op het spoor te mogen bouwen. Ook trillingen en geluidsoverlast spelen een grotere rol bij het perronplein en de zuidelijk gelegen bebouwing.

Haalbaarheid

De configuratie van de doorgetrokken sporen heeft als gevolg dat de transfer en de interwijkverbinding op het voorplein aanlanden. Dit betekent al heel vroeg in het proces aanpassingen aan het voorplein, sloop van het Hunzehuys en de bouw van een eventueel nieuw stationsgebouw. Dat zorgt voor grote investeringen in het begin van het proces. Een perronplein heeft als voordeel dat het bestaande stationsgebouw in combinatie met de juiste transfer in gebruik kan blijven of zelfs vertrekt kan worden als stationsprogramma. Er zijn geen nieuwe gebouwen nodig en het voorplein kan nog enige tijd blijven bestaan zonder dat er grote investeringen nodig zijn.

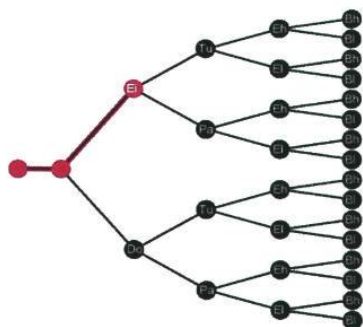
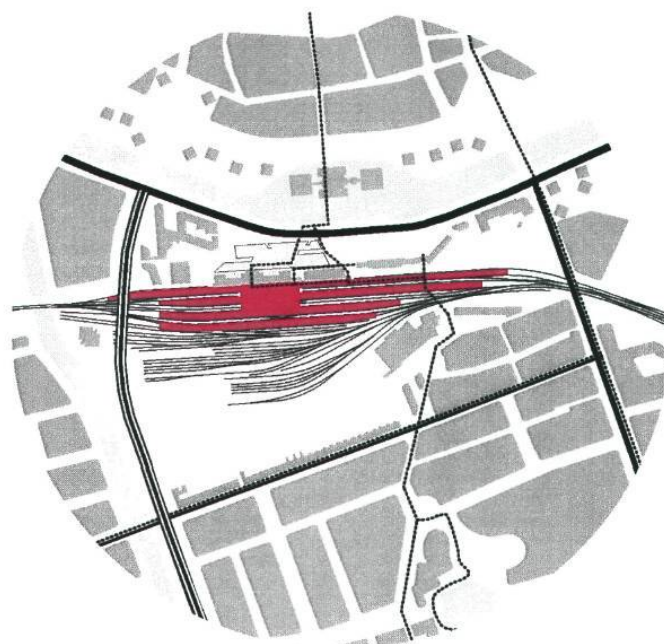
Het is minimaal de ambitie en opgave om de spoorzone te verbeteren en uit te breiden als overstapplaats. Dat is gezien het extra toe te voegen OV-programma, zeker ruimtelijke al een hele uitdaging voor de verschillende partijen. De keuze die rondom de perronindeling moet worden gemaakt mag geen belemmering vormen voor de toekomstige ambities van het gebied.

Het stationsgebied als INFRA Hub; het hoofddoel is een prettige en efficiënte overstap tussen de verschillende modaliteiten. Voor de reiziger zal het eilandperron bij een overstap de minste barrières opleveren.

De inpassing van de verkeersmachine concentreert zich in de eerste instantie aan de noordzijde van de spoorzone. Belangrijk is een goed stationsgebouw met een mooi stadsplein als ontvangstruimte voor de stad. Deze moet dan niet gedomineerd worden door opstelplaatsen van fietsen, bussen en taxi's. Afhankelijk van de ruimtebehoefte van de verkeersmachine zit in deze keuze dus ook de afweging om de sprong over het spoor naar het zuiden te maken met een deel van het OV-programma. Dat biedt een extra uitdaging om de reizigers snel, overzichtelijk en comfortabel te laten overstappen. In deze eerste fase zal het emplacement nog niet uitgeplaatst zijn, dat betekent grotere loopafstanden en een grotere ruimtelijke en ontsluitingsdruk op de strook tussen de sporen en de Rivierenbuurt. Bij de sprong over het spoor is de navolgende keuze tunnel en passerelle ook noodzakelijk, bovendien liggen er dan mogelijkheden voor een grote (later uit te breiden) parkeervoorziening als P&R, uniek gekoppeld aan de snelweg!

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 35 van 70

Infrastructuur

- Doorgekoppelde treinen alleen aan de zuidzijde
- Veel gelijkvloerse overstappen, langere loopafstanden, minder hoogteverschillen
- Loopstromen mogelijk direct naast stationsgebouw en/of door het oude stationsgebouw
- Interwijkverbinding 'over' het station (ternzij extra investeringen gedaan worden)

Ruimtelijkheid

- Ruimte om transfer aan zuidzijde van het stationsgebouw te laten landen (geen directe aantasting Hunzehuys en Stadsbalkon)
- (Deels) behoud van het dubbele kopstation; koppeling tussen ten minste het kantperron en het eerste eilandperron

Programma

- Ruimte voor het stationsprogramma op het perronplein
- Flexibele aanlanding van de transfer op perronplein mogelijk; grotere kansen voor de programmering van het monumentale stationsgebouw
- Stationsgebouw behoudt zijn huidige functie

Milieu, duurzaamheid

- vervoer gevaarlijke stoffen over centraal gelegen sporen (4/5/6), meest gunstige variant voor ontwikkeling aan beide zijden, maar levert waarschijnlijk wel wat beperkingen voor ontwikkeling, nader te onderzoeken
- Trillingen en geluidsbelasting op gevels programma zuidzijde
- Mogelijk gebruik van bestaande structuren

Haalbaarheid

- Geen grote investeringen in de beginfase

INFRA-Hub; Dat betekent voor de bovenregionale lijnen dat Groningen kopstation is (blijft) en dit gevoelsmatig het karakter als bestemming versterkt. Ook blijft dan de prominente positionering van het monumentale stationsgebouw intact, dat levert bij een eilandperron extra toegevoegde waarde aan Groningen als bestemming. Wellicht kan het weer de ontvangst/wacht/verblijfsfunctie krijgen, die het gezien de kracht/pracht verdient, niet alleen aan de spoorzijde maar ook aan de route naar de stad.

INTRO-HUB; De keuze voor een eilandperron voor het huidige karakteristieke stationsgebouw draagt bij aan het zijn van een Groningse plek, als kopstation en door de routing vanuit deze keuze. Aankomen in Groningen. De foyer-functie van de INTRO Hub als wachtruimte en prelude van de stad, kan aan de binnenstadzijde worden gekoppeld aan het stationsgebouw en het stationsplein met Gronings programma of een showcase daarvan.

MIXED & CREATING HUB; Deze twee lagen worden samengenomen, omdat ze niet verschillen in de mate van stedelijkheid maar vooral in flexibiliteit in gebruik en programmering in de tijd. Voor de MIXED Hub is een goede ontvangst, verknoping en afwikkeling van de verschillende modaliteiten in en aan de voor- en straks nieuwe andere zijde een voorwaarde. Eiland-perron of doorgaande sporen zijn voor deze laag minder relevant.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Keuze 2 Transfer

Infrastructuur

Voor alle spoorconfiguraties is een traverse noodzakelijk om de zuidelijke sporen, het zuidelijke deel van het stationsgebied (met ontwikkelingen en modaliteiten) en de Rivierenbuurt te bereiken. De spoorconfiguratie is bepalend voor de keuze van het type traverse, de ligging, de aanlanding en daarmee het ruimtegebruik op de voorpleinen (noord- en zuidzijde). Ook de positionering van de modaliteiten rondom de traverse (transfer) in relatie tot de maximale loopafstanden worden beïnvloed door de keuze.

Een passerelle kent een groter te overbruggen hoogteverschil dan een perrontunnel. Dit vanwege het stijgen tot boven de bovenleidingen. De moeite die de reiziger moet doen om de verbinding over/onder de sporen te bereiken is daarom bij een tunnel minder groot. Anderzijds biedt een passerelle meer ruimte voor een open inrichting wat het comfort en gevoel van veiligheid vergroten. Een tunnel maakt de inpassing van een fietsverbinding mogelijk. Bij een passerelle is dit, gelet op het te overwinnen hoogteverschil ruimtelijk niet mogelijk. Tevens is het mogelijk om een ondergrondse fietsenstalling aan de tunnel te koppelen.

Ruimtelijkheid

Gelijktijdig met het onderzoek naar de spoorconfiguraties is ProRail bezig met het onderzoeken van de transfer. In eerste instantie was dit onderzoek gericht op de aanlanding van een passerelle op het voorplein (ter plaatse van het Hunzehuys/ Stadsbalkon) maar met de nieuwe inzichten in de spoorconfiguraties is ook een aanlanding aan de zuidzijde van het stationsgebouw (op het perronplein, achter het oude stationsgebouw) een optie. Door de wens vanuit de politiek om de fietsverbinding nogmaals te bekijken is naast de passerelle ook de tunnel als mogelijke optie meegenomen.

De tunnel heeft als ruimtelijk voordeel dat deze de monumentale waarde van de kappen en het stationsgebouw niet aantast. Deze kunnen volledig behouden blijven. De stijpunten van een passerelle doorsnijden de monumentale kappen. Daarnaast komt de passerelle dichtbij het monumentale stationsgebouw te liggen waardoor de beleving van het gebouw wordt bemoeilijkt.

Programma

Beide transfermogelijkheden, een tunnel en een passerelle, kunnen geprogrammeerd worden. In een tunnel is dit echter kostbaarder dan op een passerelle. Een passerelle heeft als voordeel dat vanaf de passerelle de reiziger een aangenaam uitzicht heeft over het stationsgebied en de aangrenzende delen van de stad.

Het toevoegen van programma op de passerelle kan de zichtlijnen en het uitzicht verstoren. Bij de passerelle is het mogelijk deze in een vroeg stadium al door te trekken naar de zuidzijde. Dit biedt kansen voor de programmering van het EKP gebouw en eventuele andere ontwikkelingen aan de zuidzijde. Bij de doorgetrokken sporen zal de transfer landen ter plaatse van het Hunzehuys en deels op het voorplein. Dit zorgt in een vroeg stadium voor aanpassingen aan het stadsbalkon en sloop van het Hunzehuys. Het Hunzehuys en het stadsbalkon zijn in gebruik als (bewaakte) fietsenstallingen. Bij het verwijderen van deze bebouwing moet er een nieuwe plek gevonden worden voor dit programma.

Milieu, duurzaamheid

Bij een tunnel is meer grondverzet noodzakelijk en neemt het risico op het roeren van de verontreinigde grond toe. Bovendien is een verstoring van de grondwaterstroming (in deze vervuilde bodem) denkbaar. Dit zou nader onderzocht moeten worden voor we hier uitspraken over kunnen doen. Wel kan gesteld worden dat dit risico bij een passerelle veel geringer is.

De aantasting van de monumentale kappen die onvermijdelijk is bij een passerelle is ook vanuit duurzaamheidsoogpunt ongewenst.

Een passerelle biedt op het gebied van duurzaamheid meer kansen op het gebied van energie, enerzijds is minder kunstverlichting nodig, er is direct daglicht, anderszijds kan een overkapping van de passerelle voorzien worden van zonnepanelen en mogelijke afvang van HWA voor het spoelen van toiletten etc.

Haalbaarheid

De keuze tussen een tunnel en een passerelle heeft met name gevolgen voor het wel of niet vroegtijdig realiseren van een interwijkverbinding. Zolang het opstel terrein nog aanwezig is zal er een langere transfer nodig zijn voor een interwijkverbinding dan in de eindsituatie. Een langere tunnel aanleggen die vervolgens ingekort moet worden is niet duurzaam, en ook niet haalbaar. Bij een passerelle is dit eenvoudiger te realiseren.

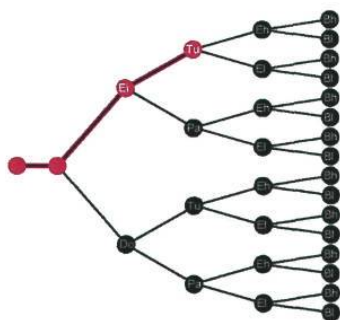
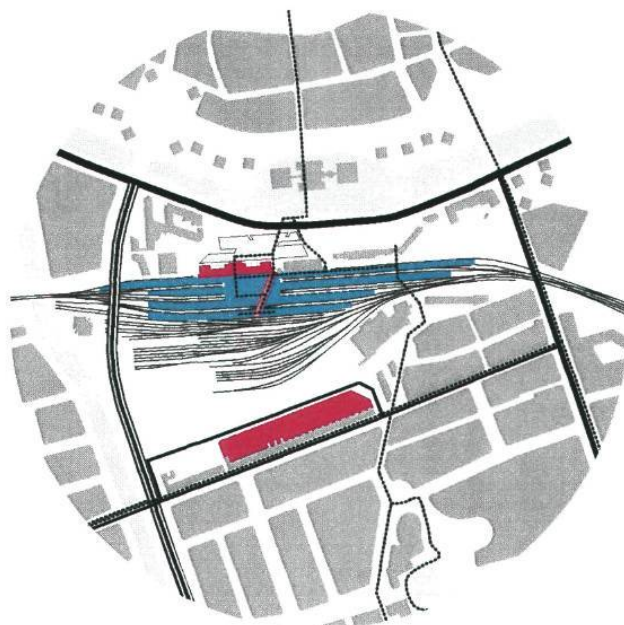
Een tunnel heeft als voordeel dat deze uitgebreid kan worden met een fietsverbinding die uitkomt in de fietsenstalling. Deze interwijkverbinding is van grotere waarde dan de passerelle waarbij de fiets aan de hand meegenomen dient te worden.

Een passerelle heeft ook gevolgen voor de monumentale waarde van de perronkappen. Deze moeten bij de komst van een passerelle gedeeltelijk verwijderd en of doorbroken worden.

Er moet een keuze worden gemaakt tussen het aanleggen van een tunnel of een passerelle. Dit om de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijk deel van het station, evenals een verbinding met en tussen de perrons te realiseren. Een verbinding onderdoor of bovenlangs bepaald de mate waarin de reiziger uitzicht heeft op Groningen. Een snelle, overzichtelijke en comfortabele overstap tussen verschillende modaliteiten is erg belangrijk. Zo moet de fysieke en mentale barrière tussen de verschillende modaliteiten zo klein mogelijk zijn. De routes die in combinatie met de keuze in 1. mogelijk zijn, hebben invloed op de afwikkeling van de verkeersstromen tussen vervoersmodaliteiten en mogelijke combinaties met doorgaande langzaam verkeersroutes tussen noord- en zuidzijde van de stad via het stationsgebied, maar zijn vooral voor de INTRO Hub van belang.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein
Tunnel



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 39 van 70

Infrastructuur, verkeer

- Interwijkverbinding fietsverkeer mogelijk (bij doortrekken van tunnel)
- Koppeling tunnel en ondergrondse fietsstalling mogelijk
- Relatief beperkt hoogteverschil bij transfer
- Beleving reiziger negatief t.o.v. passerelle

Ruimtelijkheid

- Alle vrijheid voor toekomstige verbetering van de verblijfskwaliteit van het voorplein
- Tunnel landt aan op het perronplein; geen ruimtevraag op voorplein (zie keuze spoorconfiguratie)
- Monumentale waarde van kappen en stationsgebouw blijft volledig behouden.
- De beleving bij aankomst wordt gehinderd doordat men zich meteen een moment onder de grond bevindt, dit heeft effect op het gebrek aan daglichttoetreding (ontwerpogave) en het gebrek aan uitzicht op de omgeving.

Programma

- Vanuit de tunnel geen uitzicht op de stad
- Programma in tunnel kostbaar
- Geen interwijk in eerste fase dus geen vroegtijdige kansen EKP-gebouw en ontwikkelingen zuidzijde (N.B. Aanlanding van de passerelle vindt plaats op terrein EKP-gebouw)
- Aanlanding tunnel op perronplein; geen sloop Hunzehuys in eerste fase

Milieu, duurzaamheid

- Graven in (verontreinigde) grond, mogelijke verstoring grondwaterstromen

Haalbaarheid

- In eerste fase nog geen interwijkverbinding en dus minder kansrijke ontwikkelingen aan de zuidzijde

INFRA-HUB; een tunnelvariant levert door het te overbruggen hoogte verschil (4 meter en passerelle 7 m) de minste barrière op voor een snelle overstap. Wel brengt de aanleg van een tunnel hogere kosten met zich mee dan bij de aanleg van een passerelle. Met de tunnel is er minder flexibiliteit in de tijd bij gewijzigde inzichten.

INTRO-HUB; De keuze voor een tunnel begeleidt de reiziger in de passage van dit gebied, met veel minder relatie met de omgeving. De beleving begint aan het einde van de tunnel waarschijnlijk net buiten het gebied.

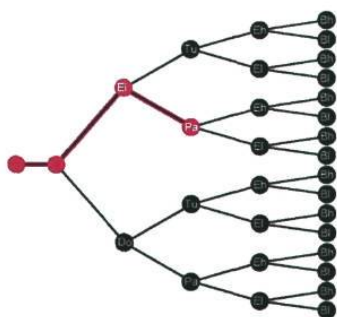
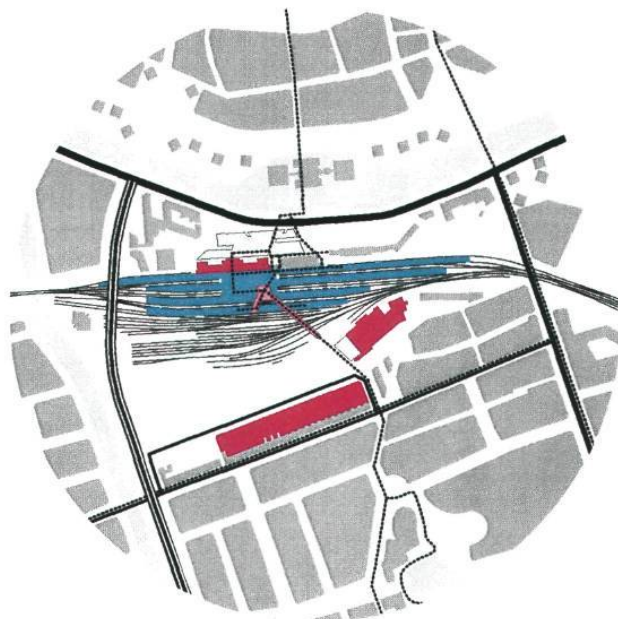
MIXED & CREATING HUB; op basis van onderliggende hubs is de tunnel minder gewenst.

Relatie Cityhub – Copyright Concino

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 40 van 70

Perronplein
Passerelle



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 41 van 70

Infrastructuur, verkeer

- Geen goede combinatie met interwijkverbinding voor fietsers
- Relatief groot hoogteverschil bij transfer
- Beleving reiziger positief t.o.v. tunnel

Ruimtelijkheid

- Alle vrijheid voor toekomstige verbetering van de verblijfskwaliteit van het voorplein
- Passerelle landt aan op het perronplein; geen ruimtevraag op voorplein (zie keuze spoorconfiguratie)
- Monumentale kappen worden doorsneden en de beleving van het stationsgebouw bemoeilijkt
- Aangename beleving vanaf de passerelle; uitzicht op de stad en de perrons

Programma

- Vanaf de passerelle goed uitzicht op de stad; de stad presenteert zich en de reiziger voelt zich welkom
- Programma op passerelle minder kostbaar dan in tunnel. Programma test de zichtlijnen echter wel aan
- Meteen interwijk in eerste fase dus vroegtijdige kansen EKP-gebouw en ontwikkelingen zuidzijde
- Aanlanding passerelle op perronplein; geen sloop Hunzehuys in eerste fase

Milieu, duurzaamheid

- Energiewinning uit dakconstructie, minder energieverbruik door daglichttoetreding

Haalbaarheid

- In eerste fase direct interwijkverbinding en dus kansrijke eerste ontwikkelingen aan de zuidzijde
- Passerelle is goedkoper dan tunnel per m2

INFRA-HUB; de aanleg van een passerelle is minder ingrijpend, geeft door het grotere bereik de mogelijkheid om op korte termijn de zuidzijde van de spoorzone te programmeren. Dit kan op korte termijn versterkend werken voor het gebied (parkeren en OV terminal zuid).

INTRO-HUB; De verbinding via de passerelle heeft direct betekenis. Een overzicht vanaf een hoger standpunt biedt de kans op een directe oriëntatie op Groningen, het gebied en de omgeving: "ik ben er, daar moet ik naar toe en welkom in Groningen". De bezoeker krijgt in deze ontvangstruimte van de stad al een prelude van de kwaliteiten van Groningen, ommelanden en de regio.

Ook het voormalig post distributiecentrum kan in de route worden opgenomen en zo bij deze ontwikkelingen worden betrokken, en als (reeds beschikbare) aanjager dienen voor de ontwikkeling aan de zuidzijde.

MIXED & CREATING HUB; Voor deze Hubs moet de verbinding door het gebied met de omgeving vanzelfsprekend zijn. Aansluiting op de belangrijkste ontsluitingshoogte (verhoogd of op maaiveld) van de omgeving is daarbij uitgangspunt. Daarnaast is de sprong over het spoor met de uitplaatsing van een deel van het emplacement een feit.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Keuze 3

Parkwegviaduct

Verkeer, Infrastructuur

In de huidige situatie is het Parkwegviaduct een belangrijke ontsluitingsweg voor het centrum van Groningen, het stationsgebied en de Rivierenbuurt. De weg ligt op hoogte en loopt vanaf de A28/A7 (knooppunt Julianaplein) rechtstreeks naar het centrum. Nabij de Parkweg is een ongelijkvloerse aansluiting aanwezig voor de ontsluiting van de Rivierenbuurt en de Grunobuurt. Het belang van de ontsluitende functie van het Parkwegviaduct voor het centrum van de stad neemt verder toe met het opwaarderen van de zuidelijke ringweg (Aanpak Ring Zuid) en het vervallen van de aansluiting Hereweg op de zuidelijke ringweg. Daarnaast wordt er programma toegevoegd aan het stationsgebied (zuidzijde). Dit betekent in de toekomst een toename van verkeer op het Parkwegviaduct. Dit wordt verder versterkt door de voorziene afsluiting van de Herebrug voor gemotoriseerd verkeer, waardoor extra druk komt te liggen op de kruising Emmaviaduct-Stationsweg.

Het verlagen van naar een Emmaboulevard heeft consequenties voor de kruisingsvlakken. De ongelijkvloerse kruising met de Parkweg komt te vervallen en wordt gelijkvloers. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het stationsgebied en voor de binnenstad, omdat de capaciteit op dit punt afneemt (geen vrije doorstroming meer richting binnenstad). Een nadeel is dat een extra barrière voor langzaam verkeer wordt geïntroduceerd. Daar waar dit verkeer in de huidige situatie de doorgaande verkeersstroom tussen binnenstad en Julianaplein ongelijkvloers kruist, vindt dit bij een Emmaboulevard op maaiveld plaats. Het doorbreken van de ruimtelijke barrière wordt daardoor vervangen door een extra verkeersbarrière tussen Rivierenbuurt en Grunobuurt.

De inpasbaarheid van het kruispunt is zowel ruimtelijk als verkeerskundig inpasbaar (Verkeersanalyse Voorkeursalternatief en Verkeersanalyse kruispunt Parkweg – Emmaboulevard) op de huidige locatie. Met behulp van regelstrategieën is het mogelijk verkeersstromen (langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer regionale en lokale verkeersstromen) te prioriteren. Mogelijk kan het ruimtegebruik van het kruispunt worden teruggebracht door het slim in zetten van regelstrategieën op hoger schaalniveau, waardoor het verkeer meer verspreid het centrum kan bereiken en dus verkeerskundig minder beslag wordt gelegd op de Emmaboulevard.

Het handhaven van het Parkwegviaduct en het op hoogte brengen van de bebouwing erlangs biedt mogelijkheden voor grootschalig parkeren onder het 'nieuwe maaiveld'. De entree tot het gebied wordt verschoven van de Parkweg naar 'halverwege het nieuwe programma'. Dit

betekent de introductie van een kruispunt op hoogte en nieuwe hellingbanen als entree naar het gebied. De aansluiting Parkweg komt hiermee te vervallen en verschuift naar de nieuwe aansluiting (T-kruispunt). Op dit T-kruispunt dient het fietsverkeer (noord-zuid) te worden ingepast en moet ook de ontsluiting van het busstation aan de zuidzijde worden opgenomen. Mogelijk neemt als gevolg van deze nieuwe ontsluitingsroute voor de Rivierenbuurt en Grunobuurt het verkeer over de Paterswoldseweg toe. Dit komt omdat voor een deel van het verkeer uit de Grunobuurt en Rivierenbuurt een andere route voordelen oplevert. Hierbij dient eveneens rekening te worden gehouden met het nieuwe knooppunt Julianaplein.

Ruimtelijkheid

De hoogte van het Parkwegviaduct speelt een belangrijke rol bij het maken van het gewenste zuidelijke adres van het stationsgebied. Belangrijk bij het maken van het adres is de positionering van de bebouwing met woningen en/of publieksfuncties aan de weg. Bij handhaving van het Parkwegviaduct op hoogte bevindt ook de bebouwing aan de weg zich op hoogte. Bij een laag Parkwegviaduct (de 'Emmaboulevard') loopt de bebouwing samen met de weg geleidelijk omhoog. Bij de verlaagde Emmaboulevard begint het adres bij de kruising met de Parkweg. De Rivierenbuurt gaat geleidelijk over in het stationsgebied. Bij een hoog Parkwegviaduct is er een abrupte overgang van de Rivierenbuurt naar het stationsgebied. Het stationsgebied ligt hoger dan de wijk waardoor de zuidzijde van het stationsgebied een eiland vormt in de stad. In de huidige situatie ligt het Parkwegviaduct op hoogte. Dit komt de verblijfskwaliteit op het profiel van het Hoornsediep niet ten goede. De woningen hebben weinig tot geen relatie met het water en het profiel wordt gedomineerd door infrastructuur en verkeer, op maaiveld en op hoogte. Het verlagen van het Parkwegviaduct brengt hierin verandering. Het profiel wordt een stedelijk profiel en er ontstaat de mogelijkheid tot het aanplanten van bomen en de (zicht)relatie met het water wordt hersteld.

Programma

De keuze voor een hoog of een laag Parkwegviaduct hangt nauw samen met de keuze voor de hoogte van het busstation. Bij een hoge weg en/of een hoog busstation ontstaat een tweede maaiveld. Onder het tweede maaiveld is ruimte voor grootschalige parkeervoorzieningen en een buffervoorziening voor de bus. Een stationsgebied op hoogte sluit qua schaal minder goed aan op de schaal en maat van de

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 43 van 70

Rivierenbuurt maar vormt een 'eigen eiland' in de stad. Door de grote parkeervoorzieningen is er op het tweede maaiveld grootschaliger programma mogelijk.

Een verlaagd Emma- en Parkwegviaduct creëert programmeringskansen voor de hele Emmaboulevard. Bij een verhoogde weg ligt ook de entree tot het stationsgebied op hoogte. Als blijkt dat door de nieuwe aansluiting dit deel van de weg herbouwd moet worden is ook de ruimte onder de weg te benutten voor nieuw (parkeer)programma.

Milieu, duurzaamheid

Groen

Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct naar een boulevard geeft de ruimte voor de introductie van een groene looper richting het centrum door de mogelijkheid tot het plaatsen van groen (bijvoorbeeld laanbeplanting) langs de weg en eventueel in de middenberm. Het groen heeft een ruimtelijke waarde, maar levert ook een bijdrage aan het leefmilieu van het gebied. Ook de relatie met het water kan door het op maaiveld brengen van deze verkeersader goed worden versterkt. Dit geldt voor zowel de bewoners van de Rivierenbuurt als voor de weggebruikers.

Lucht

In de huidige situatie wordt ter plaatse van het Parkwegviaduct voldaan aan de normen van de luchtkwaliteit (er wordt in het rekenmodel geen rekening gehouden met de hoogte van de weg. Met het toenemen van de intensiteiten (o.a. Aanpak Ring Zuid, ontwikkeling stationsgebied) ligt het in de verwachting dat de luchtkwaliteit afneemt. De omvang van de afname is niet bekend; dit is afhankelijk van de te verwachten intensiteiten, ontwikkeling van technologie (schonere auto's) etc. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk.

Bij de introductie van de nieuwe kruispunten met verkeersregelinstallaties op de Emmaboulevard of op het Emmaviaduct moet worden uitgegaan van een verhoogde stagnatie van verkeer. Dit betekent een hogere waarde voor de berekende uitstoot ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Geluid

Voor de geluidsbelasting geldt voor de bebouwing aan het Parkwegviaduct dat voor de bovenste bouwlaag hoge waarden van toepassing zijn. Een toename van verkeer als gevolg van de 'autonome' ontwikkelingen betekent naar verwachting dat een overschrijding zal gaan optreden bij de eerstelijns bebouwing alsmede een toename van de geluidsbelasting op achterliggende bebouwing. Dit laatste in verband met de hoge ligging van de weg, waardoor het geluid makkelijker over de eerstelijns bebouwing heen gaat. Het verlagen van het viaduct heeft in hoofdzaak een negatief effect op de geluidsbelasting van de eerstelijns bebouwing. Aanvullende maatregelen zijn mogelijk noodzakelijk om binnen de geldende normen te blijven voor de huidige situatie, maar zeker richting toekomstige intensiteiten.

Movares | DeZwarteHond.

Het nieuwe kruispunt bij de Parkweg met ontsluiting van het stationsgebied via de Parkweg leidt op de Parkweg mogelijk tot overschrijding van de geluidsnormen, waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit geldt ook voor een nieuw kruispunt op hoogte.

Duurzaamheid

De toekomstbestendigheid en daarmee mede de duurzaamheid zijn in belangrijke mate afhankelijk van de inpassing. De maatregelen aan de weg, panden enzovoorts zijn afhankelijk van toekomstige invulling van de omgeving. Goede afstemming hiertussen is essentieel om op de juiste wijze investeringen te kunnen doen.

Het intensieve gebruik van de stationsomgeving (in alle windstreken) is een duurzame ambitie. Dubbel grondgebruik sluit hier goed op aan. Met een verhoogd Parkwegviaduct zijn er meer mogelijkheden hiervoor, maar in de huidige situatie is er geen toegevoegde waarde. Daarnaast is de levensverwachting van het Parkwegviaduct beperkt, dus instandhouding hiervan is op zichzelf geen duurzame ambitie, tenzij onderzoek naar de renovatie en aanpasbaarheid anders uitwijst. De mogelijkheden voor een goede inpassing op maaiveld leveren meer mogelijkheden voor een goede ruimtelijke kwaliteit, daarom heeft dit vanuit het oogpunt van duurzaamheid toch de voorkeur, onder voorwaarde van een goede verkeersdoorstroming.

Dubbel grondgebruik kan zich juist ook uiten in de invulling van het gebied, met een verhoogd maaiveld; De programmatische invulling zal doorslaggevend zijn in de toepassing van andere vormen van dubbel ruimtegebruik, zoals gestapelde functies, verschillend gebruik in tijd, gedeelde voorzieningen, enzovoort.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 44 van 70

Haalbaarheid

Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct is een kostbare ingreep. Het op hoogte laten lijkt goedkoper maar dit moet verder onderzocht worden. De kosten zijn mede afhankelijk van de plannen voor de Zuidelijke Ringweg en de technische staat van het viaduct. Ook het maken van de nieuwe entree en het kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep. De kans bestaat dat dit deel van het Parkwegviaduct volledig herbouwd moet worden. Het is dan ook mogelijk dat een verlaging van het Parkweg/Emmaviaduct uiteindelijk goedkoper is dan de realisatie van een nieuw kruispunt op hoogte.

Als een deel van de OV-terminal met een ruime parkeervoorziening aan de zuidzijde wordt gerealiseerd, dan is de ontsluiting vanaf het Emmaviaduct en snelweg A7/A28 naar deze voorzieningen belangrijk.

Is dit dan de zuidelijke hoofdentree van de binnenstad met een eigen foyer en passage naar de overzijde of is het de zijdeur voor de spoorzone met een zwaartepunt van de programmering op de huidige plekken? Als nieuwe hoofdentree moet er ook ruimte zijn voor een nieuw verblijfsgebied met programma, binnen en buiten. De positionering van de zuidzijde wordt dus belangrijk. Hier parkeren de automobilisten uit de regio die Groningen gaan bezoeken en hun (inter) nationale reis begint er. Als ook de bussen aan deze zijde hun terminal krijgen, dan wordt de entree van het station aan de zuidzijde wellicht de belangrijkste entree voor de grootste stroom reizigers.

Als er ruimte gecreëerd is aan de zuidzijde dan kan op of aan de grote parkeer- en ov-terminal een publiekstrekker gekoppeld worden. In de vorm van bijvoorbeeld een zalen/congres/expo/educatievoorziening. Om te voorkomen dat bezoekers niet verder komen dan deze bestemming dan moeten deze stromen via de foyer van de stationszone lopen om zo nadrukkelijk ook te worden uitgenodigd om Groningen te bezoeken.

Nu wordt de keuze voor het karakter van dit gebied principieel:

- * Satelliet naast de binnenstad; wordt benut als centraal bronpunt met de huisvesting van een aantal complementaire grootschalige functies waarvoor de aanwezigheid van deze zware verkeersknoop in het hart van Groningen van belang is. Dan wordt de uitnodiging/begeleiding naar de rest van de stad en ommelanden wezenlijk om bezoekers te verleiden het gebied te verlaten. De schaa sprong met omgeving/Rivierenbuurt ligt op de grens van het gebied.
- * Uniek stukje Groningen; gemengd stedelijk verblijfsgebied, waarin gewerkt en gewoond kan worden in een aantrekkelijke verblijfsomgeving. De schaa sprong tussen de transferfuncties en de andere minder grootschalige stedelijke functies zitten in het gebied.

Deze keuze is ook nauw verbonden met keuze 4.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

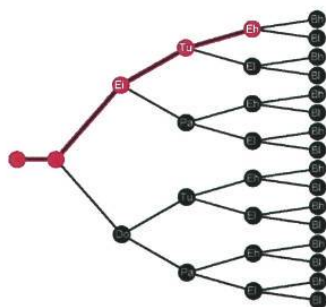
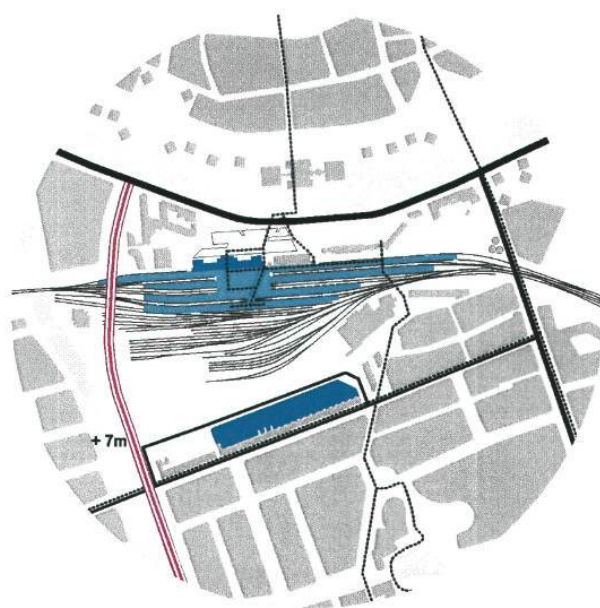
Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 45 van 70

Perronplein

Tunnel

Parkwegviaduct hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 46 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt binnen nieuw ruimtelijk programma stationsgebied
- Ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeren op maaiveld, onder de (hooggelegen) bebouwing (nieuw maaiveld op +1)
- Omrijbeweging Grunobuurt - Parkweg/Emmaviaduct
- Parkweg als 'woonstraat'

Ruimtelijkheid:

- De verblijfskwaliteit langs het Parkwegviaduct blijft onveranderd; de kwaliteit van het Hoornsediep wordt niet beter benut
- Alleen ter plaatse van het stationsgebied is er sprake van een stedelijk profiel aan één zijde van de weg; door middel van een ventweg langs het Parkwegviaduct
- Ter plaatse van de Parkweg is er een moeilijk op te lossen overgang van een laag maaiveld (Rivierenbuurt +0m) naar een hoog maaiveld (Stationsgebied +7m); dit resulteert in een moeizame relatie tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt

Programma

- Hoge weg en hoge toegang zorgen voor tweede maaiveld; onder het tweede maaiveld ruimte voor parkeren en busbuffer
- Grootchalige parkeermogelijkheden maken grootchalig programma mogelijk
- Adres van het stationsgebied op hoogte; stationsgebied is 'eigen eiland' in de stad
- Bij nieuwbouw weg kan ruimte onder de weg worden gebruikt

Milieu, duurzaamheid

- Toename geluidsbelasting eerstelijns en achterliggende bebouwing Parkweg/Emmaviaduct (autonoom)
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
- Beperkte ruimte introductie 'nieuw' groen bij het adres aan het Parkweg/Emmaviaduct
- Dubbel grondgebruik mogelijk onder het viaduct

Haalbaarheid

- Nieuw kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep; mogelijk moet er een geheel nieuw Parkwegviaduct gebouwd worden

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel uit, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaa sprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootchalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaa sprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; De ruimte aan de zuidzijde van de spoorzone biedt de mogelijkheid om een nieuwe (aanvullende) Groningse stedelijk plek te realiseren naast of zelfs onderdeel van de binnenstad. Er is ruimte om initiatieven te accommoderen. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de ambities van stad en ommelanden. Om tot een aantrekkelijke stedelijke mix te komen zullen er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt om de verblijf- en belevingskwaliteit te borgen. Emmaviaduct hoog, betekent dat het gebied hoog ontsloten wordt en dat het een stedelijk adres wordt.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

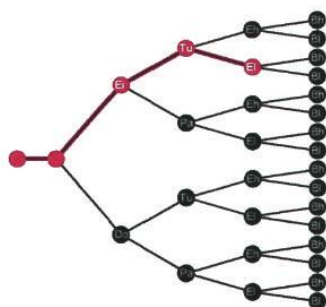
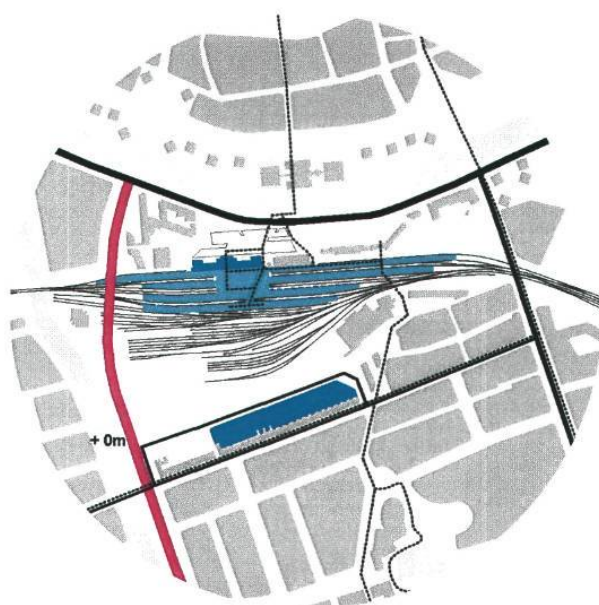
Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 47 van 70

Perronplein

Tunnel

Parkwegviaduct laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 48 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt Parkweg
- Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeeroplossing op maaiveld of ondergronds
- Parkweg als wijkontsluitingsweg

Ruimtelijkheid

- De verblijfskwaliteit langs de Emmaboulevard (het verlaagde Parkweg/Emmaviaduct) verbeterd; er ontstaat een stedelijk profiel en de kwaliteit van het Hoornsediep wordt beter benut
- Vanaf het Julianaplein is er sprake van een stedelijk, groen profiel met een ventweg voor de ontsluiting van aanliggende bebouwing
- De bebouwing loopt geleidelijk langs de Emmaboulevard mee omhoog
- De entree van het stationsgebied ligt op het kruispunt van de Emmaboulevard en de Parkweg. Hier komen lokaal en regionaal verkeer bij elkaar
- Bij een laag Parkweg/Emmaviaduct neemt de geluidsbelasting op de bebouwing toe. Dit heeft mogelijk ruimtelijke gevolgen doordat er geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.

Programma

- Het adres van het stationsgebied loopt geleidelijk met de weg omhoog
- Er is slechts op een klein gedeelte sprake van een tweede maaiveld
- Grote programmeringskansen Emmaboulevard

Milieu, duurzaamheid

- Forse toename geluidsbelasting eerstelijns bebouwing Emmaboulevard en eerste woningen Parkweg
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
Diverse mogelijkheden aanplanting groen(structuur), mede in relatie tot kadestructuur.

Haalbaarheid

- Verlagen van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct is een kostbare ingreep

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel uit, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaa sprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootschalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaa sprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; zie HOOG; Emmaviaduct laag, betekent dat het gebied vanaf maaiveld ontsloten kan worden en het gebied daarmee ook beter aansluit op de omliggende wijken en deze belangrijke stad-as. De schaa sprong zit dan elders in het gebied.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

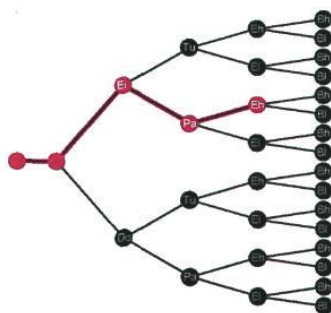
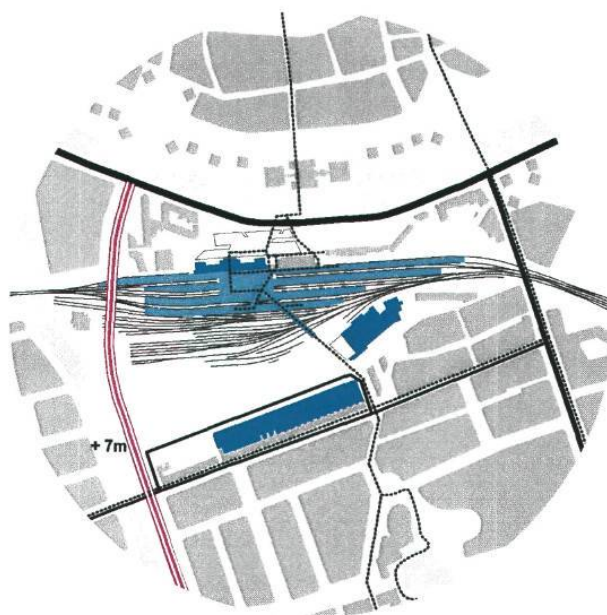
Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 49 van 70

Perronplein

Passerelle

Parkwegviaduct hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 50 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt binnen nieuw ruimtelijk programma stationsgebied
- Ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeren op maaiveld, onder de (hooggelegen) bebouwing (nieuw maaiveld op +1)
- Omrijbeweging Grunobuurt - Emmaviaduct
- Parkweg als 'woonstraat'

Ruimtelijkheid:

- De verblijfskwaliteit langs het Parkweg/Emmaviaduct blijft onveranderd; de kwaliteit van het Hoornsdediep wordt niet beter benut
- Alleen ter plaatse van het stationsgebied is er sprake van een stedelijk profiel aan één zijde van de weg; door middel van een ventweg langs het Parkwegviaduct
- Ter plaatse van de Parkweg is er een moeilijk op te lossen overgang van een laag maaiveld (Rivierenbuurt +0m) naar een hoog maaiveld (Stationsgebied +7m); dit resulteert in een moeizame relatie tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt

Programma

- Hoge weg en hoge toegang zorgen voor tweede maaiveld; onder het tweede maaiveld ruimte voor parkeren en busbuffer
- Grootchalige parkeermogelijkheden maken grootchalig programma mogelijk
- Adres van het stationsgebied op hoogte; stationsgebied is 'eigen eiland' in de stad
- Bij nieuwbouw weg kan ruimte onder de weg worden gebruikt

Milieu, duurzaamheid

- Toename geluidsbelasting eerstelijns en achterliggende bebouwing Parkweg/Emmaviaduct (autonoom)
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
- Beperkte ruimte introductie 'nieuw' groen bij het adres aan het Parkweg/Emmaviaduct
- Dubbel grondgebruik mogelijk onder het viaduct

Haalbaarheid

- Nieuw kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep; mogelijk moet er een geheel nieuw Parkwegviaduct gebouwd worden

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaa sprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootchalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaa sprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; De ruimte aan de zuidzijde van de spoorzone biedt de mogelijkheid om een nieuwe (aanvullende) Groningse stedelijk plek te realiseren naast of zelfs onderdeel van de binnenstad. Er is ruimte om initiatieven te accommoderen. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de ambities van stad en ommelanden. Om tot een aantrekkelijke stedelijke mix te komen zullen er duidelijke keuzen moeten worden gemaakt om de verblijf- en belevingskwaliteit te borgen. Emmaviaduct hoog, betekent dat het gebied hoog ontsloten wordt en dat het een stedelijk adres wordt.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

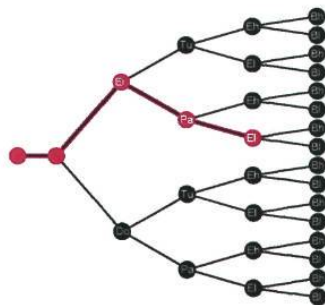
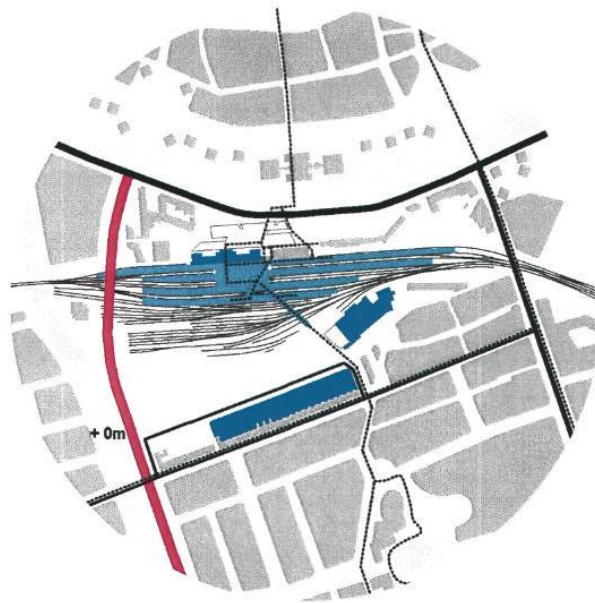
Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 51 van 70

Perronplein

Passerelle

Parkwegviaduct laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 52 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt Parkweg
- Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeeroplossing op maaiveld of ondergronds
- Parkweg als wijkontsluitingsweg

Ruimtelijkheid

- De verblijfskwaliteit langs de Emmaboulevard (het verlaagde Emmaviaduct) verbeterd; er ontstaat een stedelijk profiel en de kwaliteit van het Hoornsiediep wordt beter benut
- Vanaf het Julianaplein is er sprake van een stedelijk, groen profiel met een ventweg voor de ontsluiting van aanliggende bebouwing
- De bebouwing loopt geleidelijk langs de Emmaboulevard mee omhoog
- De entree van het stationsgebied ligt op het kruispunt van de Emmaboulevard en de Parkweg. Hier komen lokaal en regionaal verkeer bij elkaar
- Bij een laag Parkweg/Emmaviaduct neemt de geluidsbelasting op de bebouwing toe. Dit heeft mogelijk ruimtelijke gevolgen doordat er geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.

Programma

- Het adres van het stationsgebied loopt geleidelijk met de weg omhoog
- Er is slechts op een klein gedeelte sprake van een tweede maaiveld
- Grote programmeringskansen Emmaboulevard

Milieu, duurzaamheid

- Forse toename geluidsbelasting eerstelijns bebouwing Emmaboulevard en eerste woningen Parkweg
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
Diverse mogelijkheden aanplanting groen(structuur), mede in relatie tot kadestructuur.

Haalbaarheid

- Verlagen van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct is een kostbare ingreep

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaalsprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootschalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaalsprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; zie HOOG; Emmaviaduct laag, betekent dat het gebied vanaf maaiveld ontsloten kan worden en het gebied daarmee ook beter aansluit op de omliggende wijken en deze belangrijke stad-as. De schaalsprong zit dan elders in het gebied.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Keuze 4 Busstation

Verkeer, Infrastructuur

De doorontwikkeling aan de noordzijde met de inpassing van een alternatief vervoerssysteem legt een hoge claim op het verkeerskundig functioneren van de Stationsweg en het busstation. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer tussen binnenstad en stationsgebied (v.v.) komt onder grote druk te staan. Met het oog op de functie van de Stationsweg voor de stad Groningen en het stationsgebied; interwijkverbinding, verdeelfunctie (uitwisseling tussen Hereweg en Emmaviaduct/ Parkwegviaduct) en parkeerverdeling en het verbinden van de Rivierenbuurt, stationsgebied en binnenstad is het noodzakelijk dat de sprong naar het zuiden wordt gemaakt. Het verplaatsen van het busstation is een belangrijke voorwaarde om de kwaliteit van het OV op peil te houden. Vanuit het oogpunt van exploitatie, verkeersdruk aan de westzijde (kruispunt Parkweg) en de robuustheid van het bussysteem is een kortsluiting naar de noordoostzijde noodzakelijk.

De inpassing van het busstation is dus beoogd aan de zuidzijde van het station. Deze inpassing kan op maaiveld of op hoogte worden gerealiseerd, het benodigde ruimtegebruik varieert hierin. Belangrijk is hierin inzicht te hebben, zodat de benodigde ruimte kan worden vrijgemaakt (voorwaarde). Belangrijke afweging hierin is de aansluiting op de omgeving (ruimtegebruik en ontsluiting) en de transfer.

Op hoogte

Bij het op hoogte realiseren van het busstation is het mogelijk om op hetzelfde oppervlak (eronder) een busbuffer te realiseren. Vanuit het oogpunt van het comfort voor de reiziger verdient het aanbeveling om de overstap op gelijke hoogte plaats te laten vinden, omdat hoogteverschillen leiden tot een extra weerstand in de overstap. Een busstation op hoogte sluit daarom beter aan op een traverse over de sporen dan op een perrontunnel. Bovendien heeft een gelijkvloerse overstap een positief effect op het 'overzicht' van de reiziger ten aanzien van de transfer.

Een busstation op hoogte betekent tevens dat moet worden gelet op de aansluiting op de ontsluitende wegen van het stationsgebied; moeten er hellingbanen worden ingepast of kan de aansluiting volledig op hoogte plaats vinden (met daaronder eventueel parkeervoorzieningen)?

Maaiveld

Een busstation op maaiveld dient bij een kortsluiting naar de noordoostzijde (over of onder de sporen) aan de zuidzijde een hellingbaan te worden ingepast. Een doorkoppeling middels een tunnel ligt in het geval van een busstation op maaiveld meer voor de hand omdat het te overwinnen hoogteverschil meer beperkt is en daardoor minder beslag op de ruimte legt (met name aan de noordoostzijde). De busbuffer die ook op maaiveld gerealiseerd zal worden heeft een negatieve invloed op het beeld en de ontwikkelpotentie van het gebied. Een busstation op maaiveld sluit anderzijds wel goed aan op de verlaagde Emmaboulevard.

Ruimtelijkheid

De hoogte van het busstation bepaalt de aansluiting op de Rivierenbuurt, de transfer en het Parkwegviaduct. De kwalitatieve keuze voor het wel of niet verhoogd aanleggen van het busstation hangt dus af van de eerdere twee keuzes (hoogte Parkwegviaduct en type transfer). Grote hoogteverschillen tussen de verschillende elementen hebben lange hellingbanen tot gevolg. De minimale maat voor de hellingbaan bepaalt de ligging van het busstation in het gebied. Een busstation op hoogte zorgt ook voor een helling richting de Rivierenbuurt. Een ontspannen busstation op maaiveld betekent een minder stedelijk gebied. Een busstation op hoogte veroorzaakt een barrière naar de Rivierenbuurt en vormt zo een hoogstedelijk eiland in de stad.

Een verhoogd maaiveld heeft wel als voordeel dat er onder het tweede maaiveld (+4m) ruimte is voor ruimtevrageprogramma zoals parkeren, busbuffer en een fietsenstalling. Indien het stationsgebied op maaiveld (+0m) opgelost wordt kan de ontwikkeling per plot gefaseerd worden. Elke plot regelt dan zijn eigen parkeerbehoefte.

Programma

De hoogte van het busstation bepaalt in belangrijke mate de aansluiting op de omgeving. Met name de aansluitingen op het Parkwegviaduct c.q. Emmaboulevard en de Rivierenbuurt zijn van invloed op de programmering van het gebied. Een goede aansluiting op de Rivierenbuurt biedt kansen voor lokaal programma zoals een bakker of een kinderdagverblijf. Een goede aansluiting op het Parkwegviaduct biedt daarentegen kansen op grootschalig regionaal programma. Door een busstation op hoogte ontstaat er een tweede maaiveld. Onder het maaiveld is ruimte voor de busbuffer en grootschalige parkeermogelijkheden. Door dit dubbel ruimtegebruik is er meer ruimte voor programma en ook grootschaliger programma zoals bijvoorbeeld een congrescentrum is mogelijk.

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 54 van 70

Milieu, duurzaamheid

Belangrijk voor de realisatie van het busstation is de toekomstvastheid. Gesteld wordt dat alleen de mogelijkheid tot doorkoppeling (een rechtstreekse busverbinding) over de sporen heen toekomstvast is. Deze doorkoppeling over de sporen zal beter aansluiten op een hooggelegen busstation. Een doorkoppeling middels een tunnel sluit daarentegen beter aan op een laaggelegen busstation. Deze opties vormen in beide gevallen een lastige inpassingsopgave.

Bij het hooggelegen busstation wordt uitgegaan van dubbel grondgebruik, het maaiveld wordt benut voor de busbuffer, maar ook voor parkeren. Dit biedt mogelijkheden voor hoge dichtheden en een aantrekkelijk (verhoogd) maaiveld.

Bij het busstation op maaiveld zal meer infrastructuur samenvallen met de verkeersruimte voor voetgangers. Daarnaast ligt het voor de hand om het parkeren voor het nieuwe gebouw programma ondergronds te realiseren. Dit laatste zal weer leiden tot verstoring van de (vervuilde) grond en de grondwaterstromen. Vanuit duurzaamheid kan dit ook als kans gezien worden, omdat verontreinigde grond wordt verwijderd. Anderzijds zal met het verhoogde maaiveld de noodzaak de grond in te gaan nauwelijks aanwezig zijn, wat meer mogelijkheden biedt voor een functiegerichte aanpak van de bodemsanering, bijvoorbeeld door afscherming van de bodemverontreiniging.

Ten aanzien van de milieuaspecten heeft de keuze voor het busstation met name een relatie met de hellingbanen (stagnatiefactor) en geluidsbelasting (hoogte van belasting op gevel). Bij het hooggelegen maaiveld met busstation is het zo dat er een afschermende werking uitgaat van de verhoging, voor de hellingbaan voor de bus én voor het spoorgeluid.

Voor het geluid geldt verder dat in de dagsituatie het meeste geluid van de bussen overstemd wordt door het treingeluid. Toch is het een aandachtspunt; 's-Nachts (wanneer ook het aantal busbewegingen beperkt is) én op korte afstand van de busbanen.

Haalbaarheid

Het op hoogte bouwen van het Parkwegviaduct en/of het busstation biedt zowel kansen als bedreigingen. De kansen hebben te maken met het onverdiept aanleggen van grote parkeervoorzieningen bovenop de aanwezige vervuilde grond. De grote parkeervoorziening veroorzaakt ook de bedreiging. Grote parkeervoorzieningen vragen

om grote investeringen en een goede samenwerking tussen eigenaren. Tijdens de bouw en tijdens het beheer. Het proces om tot overeenstemming te komen kost veel tijd en vervolgens moet er in korte tijd veel ontwikkeld worden omdat de projecten constructief met elkaar verbonden zijn. Een flexibele fasering is dus niet meer mogelijk. De grote parkeervoorziening zorgt er wel voor dat er groot programma naar het gebied toegetrokken kan worden. Programma dat zowel gebruik maakt van de aanwezigheid van het OV als van de goede bereikbaarheid per auto. Dit grootschalige programma kan een aanjager zijn voor het gebied en Groningen mogelijk (inter)nationale bekendheid geven. De terugverdien mogelijkheid van grootschalig parkeren is ook groter maar doordat het moeilijker realiseerbaar is brengt het wel een risico met zich mee.

Het naar beneden brengen van het Parkwegviaduct en/of een verlaagd busstation zorgt ervoor dat het proces van ontwikkelingen eenvoudiger verloopt. Per plot kan de grond uitgegeven worden en elke partij realiseert zijn parkeerplaatsen op eigen terrein. Doordat het parkeren minder efficiënt opgelost wordt is er minder ruimte voor programma en zijn de verdiensten minder groot.

Deze keuze bepaald in hoge mate het karakter van het gebied. Naast de omvang van de busterminal, hebben ook het grote aantal verkeersbewegingen rond de OV-terminal en de busontsluiting tussen de noord- en zuidzijde van de sporen wezenlijke invloed. Het faseringsvraagstuk speelt daarbij ook een rol, de OV-terminal zal voor de overige programmering/ontwikkeling uit naar de zuidzijde verplaatsen. Koppeling met het voormalige EKP-gebouw behoort tot de mogelijkheden.

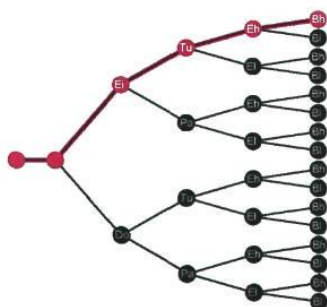
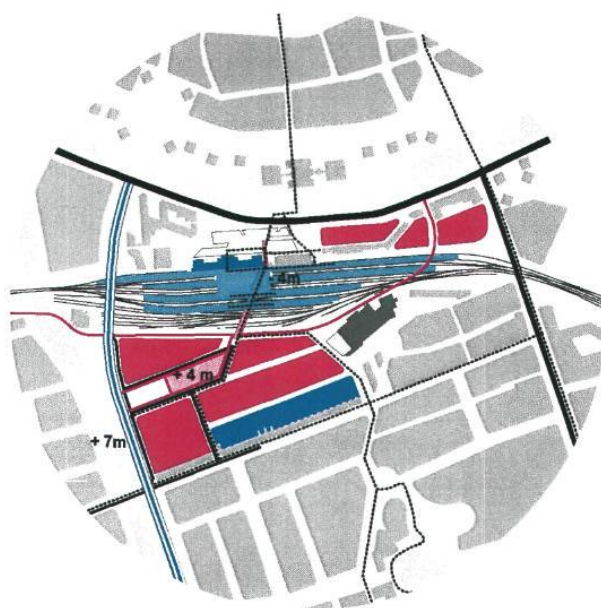
Voor deze keuze moet de afweging gemaakt hoe het deel van de stevige verkeersstromen ingepast kunnen worden. Een prominent aanwezige busterminal en/of grootschalige parkeervoorziening is niet goed voor de verblijfswaarde van een gebied. De keuze voor een verhoogd maaiveld met daaronder de parkeerfunctie en een deel van de OV-functies ligt voor de hand met op het verhoogde niveau een centraal stedelijk ontmoetingsplein, ligt dan voor de hand.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 55 van 70

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct hoog
Busstation hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 56 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent weinig hoogteverschil; Emmaviaduct en busstation liggen beide op hoogte
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Goede aansluiting op regionaal verkeer; goede kansen voor grootschalig regionaal programma
- Matige aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; hoogteverschil moeilijk oplosbaar
- Optimaal dubbelgebruik doordat hele gebied op hoogte ligt

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

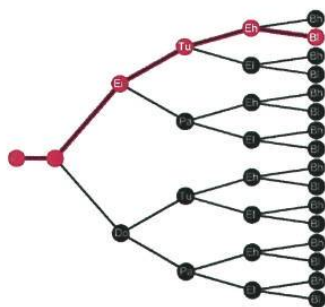
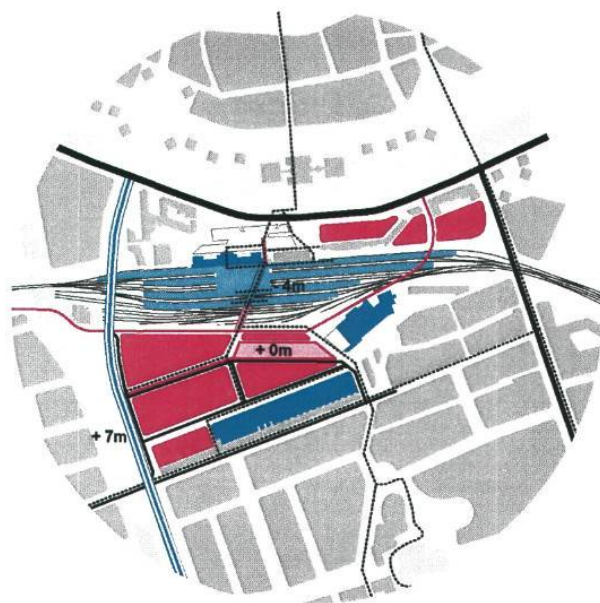
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 57 van 70

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct hoog
Busstation laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 58 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus kent gering hoogte verschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; gering hoogteverschil / groot hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Door het grote hoogteverschil tussen busstation en Parkwegviaduct ontstaan lange hellingbanen. Dit heeft een oostelijke ligging van het busstation en nadelige gevolgen voor de verblijfskwaliteit tot gevolg

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Redelijke aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk naast verhoogd Parkwegviaduct

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan onder het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

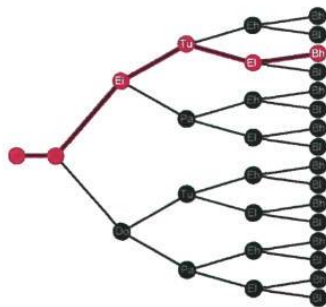
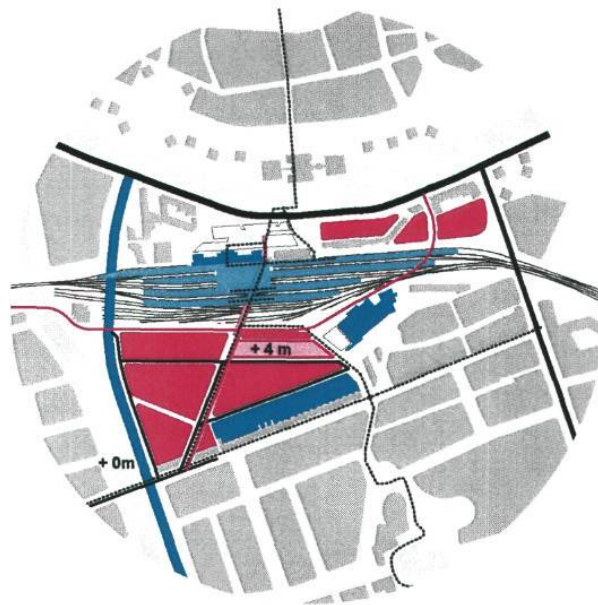
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 59 van 70

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct laag
Busstation hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 60 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent een gering hoogteverschil van 4 m; Parkwegviaduct ligt op maaiveld en busstation ligt op hoogte; lange hellingbaan
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk op en rond busstation

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

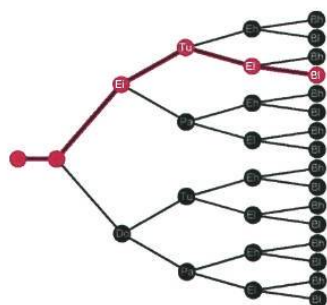
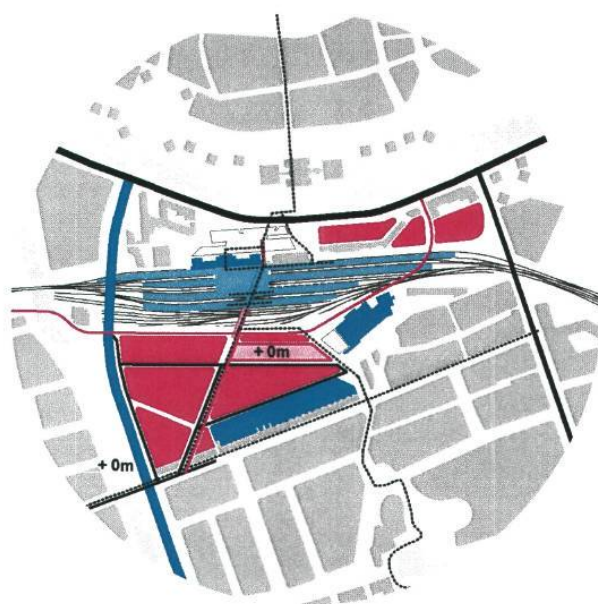
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 61 van 70

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct laag
Busstation laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 62 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer treian/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparente transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; geen hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Entree naar het gebied kent geen hoogteverschil; stationsgebied is goed aangesloten op de stad

Programma

- Matige aansluiting op regionaal verkeer; matige kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; geen hellingbanen
- Geen dubbel ruimtegebruik mogelijk

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

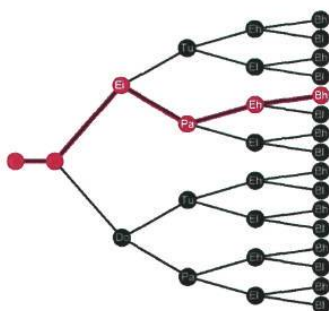
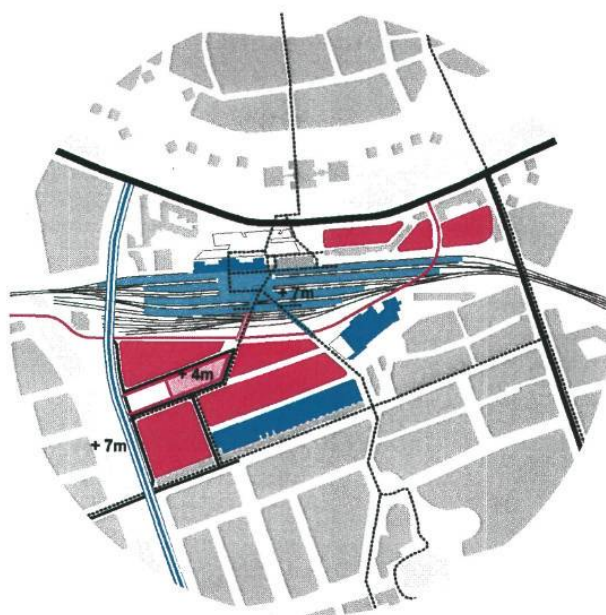
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 63 van 70

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct hoog
Busstation hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 64 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparente transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent weinig hoogteverschil; Emmaviaduct en busstation liggen beide op hoogte
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Goede aansluiting op regionaal verkeer; goede kansen voor grootschalig regionaal programma
- Matige aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; hoogteverschil moeilijk oplosbaar
- Optimaal dubbelgebruik doordat hele gebied op hoogte ligt

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

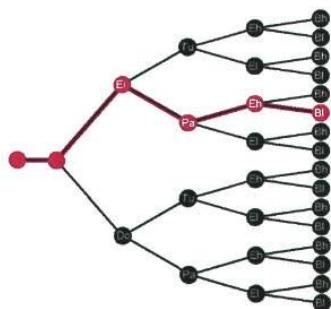
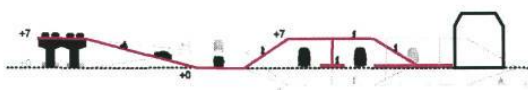
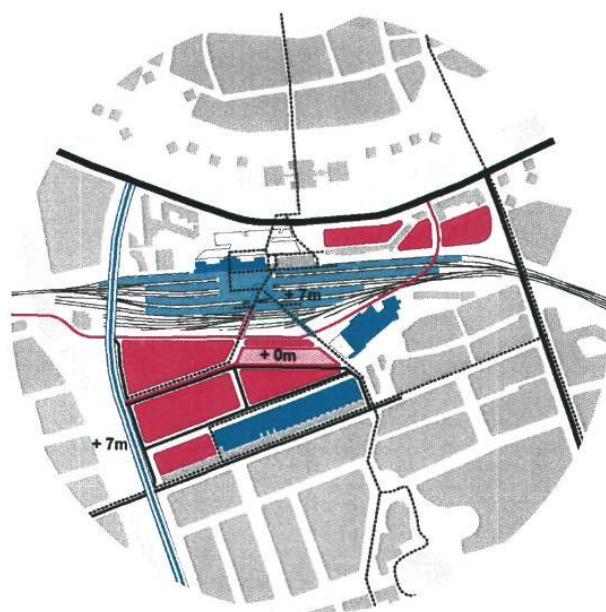
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 65 van 70

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct hoog
Busstation laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 66 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus kent groot hoogte verschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; groot hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Door het grote hoogteverschil tussen busstation en Parkwegviaduct ontstaan lange hellingbanen. Dit heeft een oostelijke ligging van het busstation en nadelige gevolgen voor de verblijfskwaliteit tot gevolg

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Redelijke aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk naast verhoogd Parkwegviaduct

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

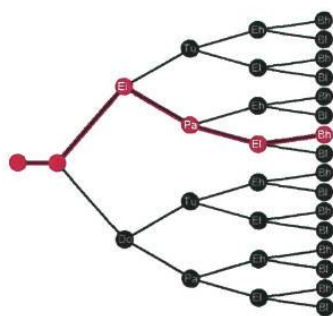
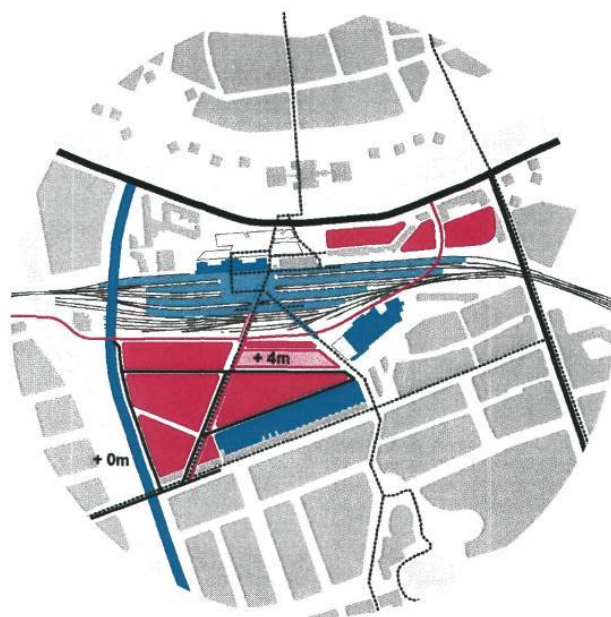
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 67 van 70

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct laag
Busstation hoog



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 68 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent een hoogteverschil van 4m; Parkwegviaduct ligt op maaiveld en busstation ligt op hoogte; lange hellingbaan
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk op en rond busstation

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

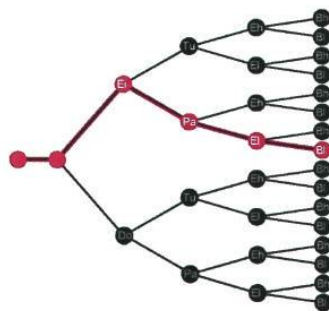
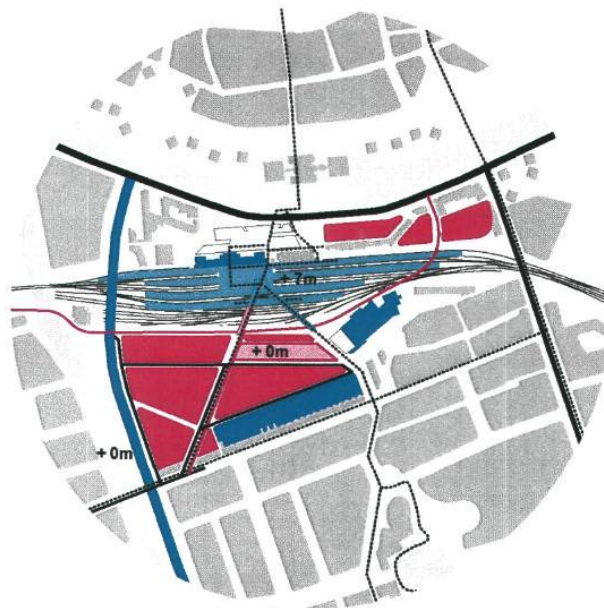
MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 69 van 70

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct laag
Busstation laag



Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Pagina 70 van 70

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; geen hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Entree naar het gebied kent geen hoogteverschil; stationsgebied is goed aangesloten op de stad

Programma

- Matige aansluiting op regionaal verkeer; matige kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; geen hellingbanen
- Geen dubbel ruimtegebruik mogelijk

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Raadsvoorstel - Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Opdrachtgever Gemeente
Groningen Dhr. Gerrit Lieferring

Projectnummer
110304

Versie Versie 2.5
Maart 2013

Movares

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

Collegedebrief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bestuursdienst



Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

Steller Gerrit Lieferring

De Begeleidingscommissie Stationsgebied
T.a.v. mevrouw I.M. Jongman-Mollema, voorzitter
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage - Ons RO 13.3689883

Datum - **6 JUN 2013** Uw brief 02-04-2013 Uw GR13.3618573

Geachte heer, mevrouw,

In december 2012 heeft de raad besloten tot het instellen van een Begeleidingscommissie Stationsgebied. Doel van deze tijdelijke begeleidingscommissie is om de raad met adviezen zodanig te ondersteunen dat de raad op het juiste tijdstip over de juiste informatie kan beschikken, zodat de raad grip heeft en houdt op het project stationsgebied.

De begeleidingscommissie bepaalt daarin haar eigen werkwijze. Ons college faciliteert daarin waar nodig en mogelijk. Het raadsbehandelplan vormt daarvoor een kapstok. Voor de komende tijd ligt daarbij het zwaartepunt op de keuzes in het kader van de Knoop, zoals de ligging van de traverse en de aanhaking aan de stad via het voorplein. En daaraan gerelateerd, de meest gewenste ligging van het busstation en de daarvoor geldende voorwaarden.

De begeleidingscommissie heeft in de brief van 02-01-2013 het College van B&W verzocht om schriftelijk te reageren op een aantal vragen van de begeleidingscommissie Stationsgebied. Daarna zijn nog aanvullende vragen gesteld.

Beantwoording vragen

1. Welke partijen spelen allemaal een rol?

De opgave voor het stationsgebied valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen:

1. **Knoop Groningen:** de provincie treedt op als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van I&M. ProRail is hierbij opdrachtnemer en werkt alle spoorse maatregelen uit voor de periode tot 2020.
2. **Ontwikkelstrategie:** de gemeente is trekker van de ontwikkelstrategie. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040.

De afstemming tussen korte- en langetermijnontwikkelingen met het oog op een duurzame ontwikkeling van het stationsgebied vindt plaats onder de aansturing van de Stuurgroep Stationsgebied. Hierin nemen zitting:

- Provincie Groningen
- Ministerie van I&M
- Gemeente Groningen
- ProRail
- NS-Stations

Collegiebrief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bladzijde 2
Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

2. *Wie besluit wat?*

Besluitvorming over de Knoop Groningen vindt plaats in de Stuurgroep Stationsgebied. Deze worden vervolgens bekrachtigd door Provinciale Staten. De reden hiervan is, dat het ministerie formeel opdrachtgever is voor ProRail, maar de inhoudelijke aansturing van de studie voor de Knoop Groningen heeft overgedragen aan de provincie. Een soortgelijke afspraak over de regie is gemaakt in het kader van het Raamwerk RegioRail voor wat betreft de regionale middelen voor dit onderwerp. Uw raad besluit zelf over de Ontwikkelstrategie Stationsgebied. Omgevings- en ruimtelijke (stedelijke) inpassingsvraagstukken volgen het gemeentelijke besluitvormingstraject.

3. *Welke beïnvloedingsmogelijkheden heeft de gemeenteraad van Groningen?*

De wethouders Van der Schaaf en Van Keulen hebben zitting in de Stuurgroep als vertegenwoordigers van de gemeente. Besluitvorming vindt plaats op basis van consensus. Beïnvloeding van de gemeenteraad op deze besluiten gebeurt via de wethouders.

Een scheidslijn in verantwoordelijkheid tekent zich in dit speelveld af tussen de korte termijn - Knoop Groningen - en de lange termijn: de ruimtelijke inpassing en de stedelijke ontwikkeling van het gebied. Korte en lange termijn belangen moeten ondanks dit verschil in verantwoordelijkheid wel op elkaar afgestemd worden en blijven. Deze onderwerpen treffen elkaar op de volgende aspecten:

1. Transfer (ligging en uitvoering met oog op loopstromen, overstap bus en interwijkverbinding)
2. Uitplaatsing van het opstel terrein (programma en toekomstig busstation)
3. Inrichting van het voorplein

4. *Welke aanpalende projecten zijn van invloed op het stationsgebied.*

(bijv. aanpak zuidelijke ringweg, netwerkanalyse regioniveau met bijvoorbeeld mogelijke OV knooppunten elders etc.)

Voor het spoorse deel werkt ProRail aan de uitwerking van het Programma Noord Nederland (PNN), het integrale pakket van spoorse maatregelen voortkomend uit het Regio 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 spoorse maatregelen participeert de gemeente intensief in het traject van planvorming zoals dat door ProRail is uitgezet.

Aanpalende projecten van invloed op het stationsgebied zijn:

HOV-as West 3^e fase (keuze routing)

Hier gaat de voorkeur uit naar een no-regret maatregel, dat wil zeggen een dusdanige oplossing dat deze zowel voor een busstation aan de zuidzijde of handhaving aan de noordzijde functioneel blijft of tegen relatief geringe kosten functioneel te maken is. Vooralsnog lijkt dit het geval te zijn bij een oplossing waarbij de vervoersas onder het Emmaviaduct door loopt. De haalbaarheid hiervan is, vanwege de aanwezige en te handhaven sporen, onderwerp van overleg met ProRail.

Masterplan fietsstalling en –routes (aanhakend bij transferstudie ProRail en vormgeving vertrek- en aankomst domein). Samen met ProRail en NS bekijken we op welke wijze de

Collegebrief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bladzijde 3
Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

groeijende behoefte aan fietsparkeren moet worden opgevangen. De uitkomst van deze planvorming wordt afzonderlijk aan u voorgelegd.

Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet vervangen worden. Hierover hebben we u eerder geïnformeerd. De Stuurgroep Stationsgebied heeft in december 2012 besloten het ontwerpvragestuk van het Herewegviaduct mee te nemen in de scope van de Knoop Groningen. In afwijking van andere maatregelen in de Knoop is de gemeente in dit geval wel de opdrachtgever van ProRail.

Raakvlakken met andere projecten

- Actualisatie Netwerkanalyse/HOV visie RGA
- Wijkvisie Rivierenbuurt/Herewegbuurt
- Herijking Structuurvisie gemeente
- Groningen Bereikbaar
- Aanpak Ring Zuid
- Extra Snelrein Groningen Leeuwarden, waaronder het nieuwe station Hoogkerk en de tunnel Paterswoldsweg.

5. De commissie wenst een overzicht in tijd en geld, oorzaak en gevolg van de beslismomenten voor het Stationsgebied afgezet tegen aanpalende projecten, die van invloed zijn op het eindresultaat.

Ontwikkelstrategie en Knoop

De korte termijn beslismomenten uit de Ontwikkelstrategie (Perroneiland/Doorkoppeling, Tunnel/Traverse) zijn onderwerpen van de besluitvorming in de Knoop. Op 25 april jl. bent u geïnformeerd over de plannen van ProRail zoals ze nu in wording zijn. De alternatieven voor de transfer (schuin over de sporen of een tunnel tegenover de stationshal) zijn van invloed op de inpassing in de stad.

In juni komen de voorstellen van de plannenmakers beschikbaar. Naar aanleiding van deze voorstellen wordt u uitgenodigd voor een opiniërend debat. Uw opvatting over de opzet van het station kunt u het college meegeven voor de Stuurgroep van 11 oktober. Daar worden dan de besluiten genomen. In het najaar worden deze besluiten ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten. Dan begint ProRail met de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure. De overige beslismomenten (Parkwegviaduct hoog/laag, Busstation hoog/laag) worden voorzien na 2020. Die besluiten worden door de gemeenteraad genomen.

Financieel

Voor het totale pakket van maatregelen voor de Knoop Groningen is 149 mln. euro beschikbaar. De dekking daarvan komt voort uit het RSP, het Raamwerk RegioRail en de motie Koopmans en is als volgt opgebouwd:

- Doorkoppeling HS: 18 miljoen (concrete bereikbaarheidsprojecten)
- Restant reactivering Veendam
 - 11 miljoen (concrete bereikbaarheidsprojecten)
- Overwegveiligheid
 - 20 miljoen (motie Koopmans)
- Viersporigheid Europapark
 - 16 miljoen (motie Koopmans)
- Restant motie Koopmans
 - 2 miljoen (motie Koopmans)
- Afspraken Stationsgebied Groningen

Collegiebrief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bladzijde 4
Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

- 20 miljoen (RMF)
- Afspraken Raamwerk RegioRail HS
 - 62 miljoen

Dit budget is niet toereikend voor de spoorconfiguratie B3, vanwege de extra kosten voor een fly-over voor de trein naar Roodeschool/Delfzijl ter hoogte van de Peizerweg. De keuze daarvoor, veronderstelt dat aanvullende dekking wordt gevonden.

In het budget wordt met ingrepen op het stationsvoorzplein alleen rekening gehouden, als deze noodzakelijk zijn vanwege de aanpassingen op het station zelf. Voor zover de gemeente daarin extra wensen heeft, zullen die ten laste van de gemeente zelf komen. De kosten voor de vervanging van het Herewegviaduct zijn voor de gemeente. ProRail draagt bij in de kosten als extra kostenverhogende eisen worden gesteld vanuit spooroptiek.

U bent inmiddels door ons geïnformeerd over de herverdeling van de RSP middelen. Een substantieel deel daarvan komt beschikbaar voor maatregelen in de Spoorknop Groningen en het Stationsgebied, aanvullend op het hiervoor genoemde budget van 149 miljoen euro. Voor de spoorconfiguratie B3, wordt bijvoorbeeld een bedrag van 35 miljoen euro vrijgemaakt om de fly-over bij de Peizerweg mogelijk te maken.

Planning

ProRail heeft intussen de fase van alternatievenstudie doorlopen. Voor het spoor is de keuze gemaakt voor spoorconfiguratie B. Een tweetal varianten (spoorconfiguratie B2 en B3) is nog onderwerp van onderzoek. Ook voor de transfer wordt nog gestudeerd op een tweetal varianten ("links" tunnel, "rechts" passerelle). Deze planuitwerking is medio 2013 afgerond.

In 2013 zijn een viertal Stuurgroepvergaderingen gepland waarin besluiten worden genomen voor onderdelen van de Knoop Groningen. Besluitvorming over onderdelen van de Knoop Groningen worden verwacht:

- vrijdag 19 april 2013
 - voortgang
- eind mei 2013
 - voorlopige resultaten
- vrijdag 28 juni 2013
 - Keuze spoorconfiguratie
 - Opstel terrein Rouaanstraat (gemeente Haren)
 - Overeenkomsten
 - Werkpakketten
- vrijdag 11 oktober 2013
 - Sluiten Samenwerkingsovereenkomst (SOK)
 - Voorbereiden realisatieovereenkomsten (ROK)
 - Keuze transfer

6. De begeleidingscommissie is verrast over de snelheid waarmee nu ineens besluiten dienen te worden genomen. Vragen hierbij zijn:

6a. Welke punten dwingen nu het tijdschema van de besluitvorming naar voren.

Er is een planningstraject voor infrastructurele spoorprojecten vastgesteld op landsdelig niveau (Programma Noord Nederland) met een daaraan gekoppelde (rijks-)financiering. Ten opzichte

Collegieberief - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bladzijde 5
Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

van deze planning is er geen sprake van naar voren halen. Op deze planning wordt door verantwoordelijke partijen strak gestuurd. De besluitvorming vindt plaats in Provinciale Staten.

6b. Wat is de aanleiding hiervoor, wat gebeurt er als we later besluiten?

Uit dit Programma Noord Nederland zijn de maatregelen voor de Knoop Groningen benoemd en als project opgepakt. Met de besluitvorming over de ontwikkelstrategie oefent u invloed uit op de uitvoering van deze maatregelen ten gunste van de stedelijke ontwikkeling. Uit het proces tot dusver blijkt, dat het geheel van het Stationsgebied veel meer is dan de som der delen. Vraagstukken die 'spelen op de lange termijn' moeten juist nu integraal worden meegenomen en worden afgestemd met de (korte termijn) spoorse maatregelen. Door met de formulering van onze ambities in de pas te blijven met de besluitvorming voor de Knoop, hebben we meer kans de spoorse maatregelen te beïnvloeden. Vaststelling door u van de ontwikkelstrategie geeft ons college daarbij de benodigde bestuurlijke dekking bij ons optreden in de Stuurgroep.

6c. Heeft dit ook te maken met het ontwikkelen van een alternatief voor de tram en in hoeverre moet dit tegelijk gebeuren? Wat zijn harde beslismomenten? Is er ruimte in het tijdpad/proces in geval van politieke complicaties, bijvoorbeeld wat gebeurt er als uitstel niet lukt?

U bent recentelijk geïnformeerd over de voorstellen voor een nieuwe regionale HOV-visie (onderdeel actualisatie Netwerkanalyse). Deze voorstellen worden door ProRail, in de vorm van een impactanalyse, getoetst aan de plannen voor de Knoop Groningen. Hoewel deze impactanalyse nog niet helemaal is afgerond, ziet het er al wel naar uit, dat de verschillende ambitieniveaus voor het HOV hierin te passen zijn. De voorliggende besluiten over de Knoop (keuze spoorconfiguratie B2 en B3, keuze ligging transfer links of rechts) sluiten in dat geval dus geen voorstellen uit, die u bij de HOV-visie nog krijgt voorgelegd. Datzelfde geldt ook voor de vaststelling van de ontwikkelstrategie voor het stationsgebied. Besluitvorming over de actualisatie van de Netwerkanalyse, inclusief de HOV-visie, wordt voorzien op 14 juni in de Stuurgroep RGA. Daaropvolgend, in dezelfde maand, worden deze besluiten voorgelegd aan de raden en de staten.

Beantwoording aanvullende vragen.

7. We willen inzicht in het tijdpad, de beslismomenten, maar nog meer inzicht in de beïnvloedingsmomenten daaraan voorafgaand. Hoe kun je als Raad de discussie in de stuurgroep nog beïnvloeden?

Op 25 april jl. bent u geïnformeerd over de plannen van ProRail voor de Knoop Groningen, zoals ze nu in wording zijn. De alternatieven voor de transfer (schuin over de sporen of een tunnel tegenover de stationshal) zijn van invloed op de inpassing in de stad. In juni komen de voorstellen van de plannenmakers beschikbaar. Naar aanleiding van deze voorstellen nodigen we u uit voor een opiniërende bijeenkomst. De vorm waarin dat wordt gegoten, overleggen we graag met uw begeleidingscommissie. Uw opvatting over de opzet van het station kunt u het college meegeven voor de Stuurgroep van 11 oktober. Daar worden dan de besluiten genomen. In het najaar worden deze besluiten ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten. Dan begint ProRail met de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure.

8. Wat betekent het voor de keuze variant Emmaboulevard dat de tram niet doorgaat?

Het voorkeursalternatief en de ontwikkelstrategie zijn door partijen tegen het licht gehouden van alle mogelijke denkbare opties voor alternatieven van de tram. Daaruit kwam naar voren

Collegedebat - Beantwoording vragen begeleidingscommissie Stationsgebied

Bladzijde 6
Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

dat het voorkeursalternatief Emmaboulevard deze alternatieven kan absorberen. De meer gedetailleerde plannen voor de Knoop Groningen blijken wel gevoelig te zijn, bv als er sprake zou zijn van het doortrekken van de (NS) lijn uit Assen naar het noorden. De plannen voor de Knoop moeten dan drastisch worden herzien. Maar voor de rest zijn de nieuwe voorstellen uit de actualisatie van de Netwerkanalyse Groningen-Assen inpasbaar. We lopen hier echter vooruit op de impactanalyse waarmee ProRail nog bezig is.

9. Hoe zit het met de aansluiting op de zuidelijke ringweg?

De scope van de Zuidelijke Ringweg eindigt waar het Parkwegviaduct overgaat van een dijklichaam naar een pilarenconstructie (waar nu geparkeerd wordt). De Zuidelijke Ringweg komt op maaiveld aan en wordt met een helling op het Parkwegviaduct aangesloten. Doordat de ZRW op maaiveld aankomt, is een aansluiting op een verlaagd viaduct in de toekomst ook heel goed mogelijk. De verlaging van het Parkwegviaduct is dus geen onderdeel van de scope van de Zuidelijke Ringweg. Men zorgt voor een goede aansluiting op het huidige viaduct.

9. Welke gevolgen heeft de nieuwe aanpak van het verkeer door de provincie Groningen? Past bijvoorbeeld de doorkoppeling naar Veendam erin?

Ja, deze plannen passen in de Knoop Groningen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

