

Statenstuk 892

Project Stationsgebied Hoogeveen, fase 1A

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie op
17 oktober 2001

B-stuk

Behandeld door de heer A.W.J. Roona, telefoonnummer (0592) 365714
Portefeuillehouder: de heer H. Weggemans

Inleiding

De gemeente Hoogeveen gaat het gehele stationsgebied herontwikkelen. Voorliggend project betreft fase 1A van deze ontwikkeling. Hierbij wordt de bodem gesaneerd, worden oude gebouwen gesloopt en het terrein wordt geschikt gemaakt voor hoogwaardige bedrijvigheid. Ongeveer 50% van het exploitatietekort (totaal f 16,4 miljoen/€ 7,44 miljoen) wordt door de gemeente zelf gedragen. De gemeente heeft een projectplan ingediend en doet een beroep op middelen uit het Kompas voor het Noorden en zij vraagt ook een bijdrage uit het Fonds flexibel beleid. Dit ter dekking van het overige exploitatietekort.

Advies

1. In te stemmen met een bijdrage van f 3.000.000,--/€ 1.361.341,-- uit het Fonds flexibel beleid voor het project Stationsgebied Hoogeveen, fase 1A.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Het uitvoeren van het project leidt tot het bevorderen van hoogwaardige werkgelegenheid, een aantrekkelijke locatie die goed per openbaar vervoer te bereiken is en zorgt ervoor dat de aanwezige bodemvervuiling op een goede manier kan worden aangepakt. Door de gemeente is een saneringsplan voor het hele stationsgebied gemaakt. Het plan is voor een deel van het stationsgebied door ons college goedgekeurd. Fase 1A valt binnen dit goedgekeurde deel en wordt gerealiseerd.

- 10.000 m² bvo (brutovloeroppervlak) wordt gerealiseerd.
- Realisatie 20 woon-werkunits.
- Realisatie 24 appartementen.
- Ongeveer 350 arbeidsplaatsen (voornamelijk in de dienstverlenende sector).
- Uitgelokte investeringen f 31.000.000,--/€ 14.067.187,--.

De werkzaamheden voor dit project zijn voorwaardenscheppend en betreffen dus het bouwrijp maken van het terrein. Het gaat niet om de daadwerkelijke bouw van de kantoorlocaties. Dit wordt door de markt opgepakt.

Argumenten

1.1. *Het project past binnen het provinciaal beleid.*

Het collegewerkprogramma geeft het volgende aan: "De economische ontwikkeling wordt geconcentreerd in de kernzones Assen-Groningen en Zuid-Drenthe". Daarnaast staat er: "Concentratie van bedrijventerreinen bij de stedelijke gebieden en verdere ontwikkeling van bedrijvigheid rondom stationsgebieden worden gestimuleerd".

1.2. *Het project past binnen de doelstellingen van het Kompas voor het Noorden.*

Het project past binnen maatregel S 3.1. Vernieuwing stationsgebieden van het Kompas voor het Noorden. Onder deze maatregel vallen de door overheden te financieren voorwaardenscheppende werken.

1.3. Zonder een provinciale bijdrage is het project niet sluitend te maken.

Door erfenissen uit het verleden (onder andere bodemverontreiniging) en de daarvoor benodigde extra inspanning is het exploitatietekort aanzienlijk. De gemeente draagt zelf maximaal bij aan het project. Daarnaast wordt een bijdrage uit het Kompas voor het Noorden gevraagd. Een provinciale bijdrage is noodzakelijk om de exploitatie sluitend te krijgen. Indien er geen bijdrage vanuit de provincie komt, betekent dat dat de gemeente Hoogeveen een aantal andere geplande projecten moet laten vallen.

Uitvoering

Tijdsplanning

Het project loopt van september 2001 tot en met 2004.

Financiën

Totale kosten	f	16.426.000,--/€ 7.453.794,-- (exploitatietekort)
Externe kosten:		
- Gemeente Hoogeveen	f	7.925.544,--/€ 3.596.455,--
- Kompas voor het Noorden	f	5.500.000,--/€ 2.495.791,--
Kosten voor de provincie	f	3.000.000,--/€ 1.361.341,--
Uit het budget: Fonds flexibel beleid		

Monitoring en evaluatie

De vermelde beleidseffecten worden gemonitord door de SNN-uitvoeringsorganisatie in het kader van de uitvoering van het Kompas-programma.

Extern betrokkenen

De gemeente Hoogeveen en de Nederlandse Spoorwegen.

Communicatie

Na uw instemming met een bijdrage uit het Fonds flexibel beleid zal er een persbericht worden opgesteld. Daarnaast zal bij het toekennen van een Kompas-subsidie een persbericht worden opgesteld.

Bijlagen

1. Aanvraagbrief van de gemeente Hoogeveen.
2. Aanvraagformulier Kompas voor het Noorden.

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 4 oktober 2001
Kenmerk: 40/6.10/2001007075

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter
J.Th. Imholz, wnd. griffier

md/coll.

ontvangstbevestiging ja/nee



GEMEENTE HOOGEVEEN

Projecten

College van Gedeputeerde Staten van
Drenthe

Postbus 122
9400 AC ASSEN

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
NO: 2001 00 7075	
ingek.:	23 JULI 2001
Class nr.:	-3.07.8 / KOMPAS
TE BEH. DOOR:	EC - Roelav

Datum: 20 juli 2001

Onderwerp: Kompasaanvraag/Fonds Flexibel Beleid

Ons nummer: 01-14.300-BD/HP

Geacht college,

Hierbij zenden wij u een aanvraag om financiële steun uit de Kompasgelden. Het gaat om het project Stationsgebied, fase 1A. Het stationsgebied in Hoogeveen is een kansrijke locatie voor het ontwikkelen van hoogwaardige bedrijvigheid (met name kantoren).

Het stationsgebied is tegelijkertijd een gebied dat ons college voor behoorlijke problemen heeft gesteld en nog steeds stelt, waarbij de bodemverontreiniging een belangrijke rol speelt. Desalniettemin is er al een begin gemaakt met de herontwikkeling van het gebied via het aanpakken van de toe- en afleidende infrastructuur, die mede dank zij de medewerking van uw college (via Europese gelden) aanzienlijk is verbeterd.

Wij willen binnenkort een begin maken met fase 1A, waarin plaats is ingeruimd voor de vestiging van de Kamer van Koophandel.

Fase 1A sluit met een geprognosticeerd tekort van ongeveer f 16.426.000,-- (€ 7.453.793), welk bedrag door overheidsbijdragen moet worden gedekt.

Wij vragen in de bijlage om een bijdrage uit de Kompasmiddelen van f 5.500.000,00 (€ 2.495.791). Vanwege de omvang van de problematiek doen wij niet alleen een beroep op Kompasgelden, maar vragen wij u ook eigen Drentse middelen beschikbaar te stellen vanuit het Fonds Flexibel beleid, namelijk f 3.000.000,00 (€ 1.361.341).

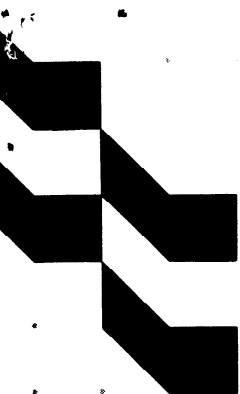
Het resterend deel van het tekort ad f 7.925.544,-- (€ 3.596.455) draagt de gemeente Hoogeveen. De gemeenteraad heeft zich al bereid verklaard een dergelijk bedrag te reserveren. Bijna 50% van het tekort is daarmee afgedekt.

Wij menen een beroep te mogen doen op 'Drents provinciaal geld' vanwege het feit dat onze gemeente een belangrijke schakel is in een van de economische kernzones en het belang van Hoogeveen voor de werkgelegenheid in de regio. Wij willen alles in het werk stellen om het woon- en werkklimaat in Hoogeveen nog aantrekkelijker te maken om op die manier een bijdrage te leveren aan de doelstellingen zoals die in het Kompas zijn verwoord.

Nadere informatie: Mastwijk
Doorkiesnummer: (0528) 29 12 95
Aantal bijlagen: 5
Aantal pagina's: 2

Postadres: Postbus 20.000
7900 PA Hoogeveen
Bezoek: Raadhuisplein 1
Hoogeveen

Telefoon (0528) 291 911
Fax (0528) 291 325
E-mail gemeente@hoogeveen.nl
Internet www.hoogeveen.nl



VERVOLG

Wij zijn actief op diverse fronten: wij noemen de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, een nieuwe woonwijk en het revitaliseren van de bestaande wijken en bedrijventerreinen. Dat stelt ons voor grote financiële opgaven. De beschikbare middelen moeten zorgvuldig worden aangewend. Om die reden vragen wij om uw medewerking inzake het verlenen van een bijdrage uit het Fonds Flexibel Beleid.

Wij verzoeken u vriendelijk deze aanvraag per omgaande te bevestigen zodat wij waar nodig - voor eigen rekening en risico - met het doen van subsidiabele uitgaven kunnen beginnen.

Uiteraard zijn wij bereid om onze aanvraag nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Hoogeveen,
de secretaris, de burgemeester,

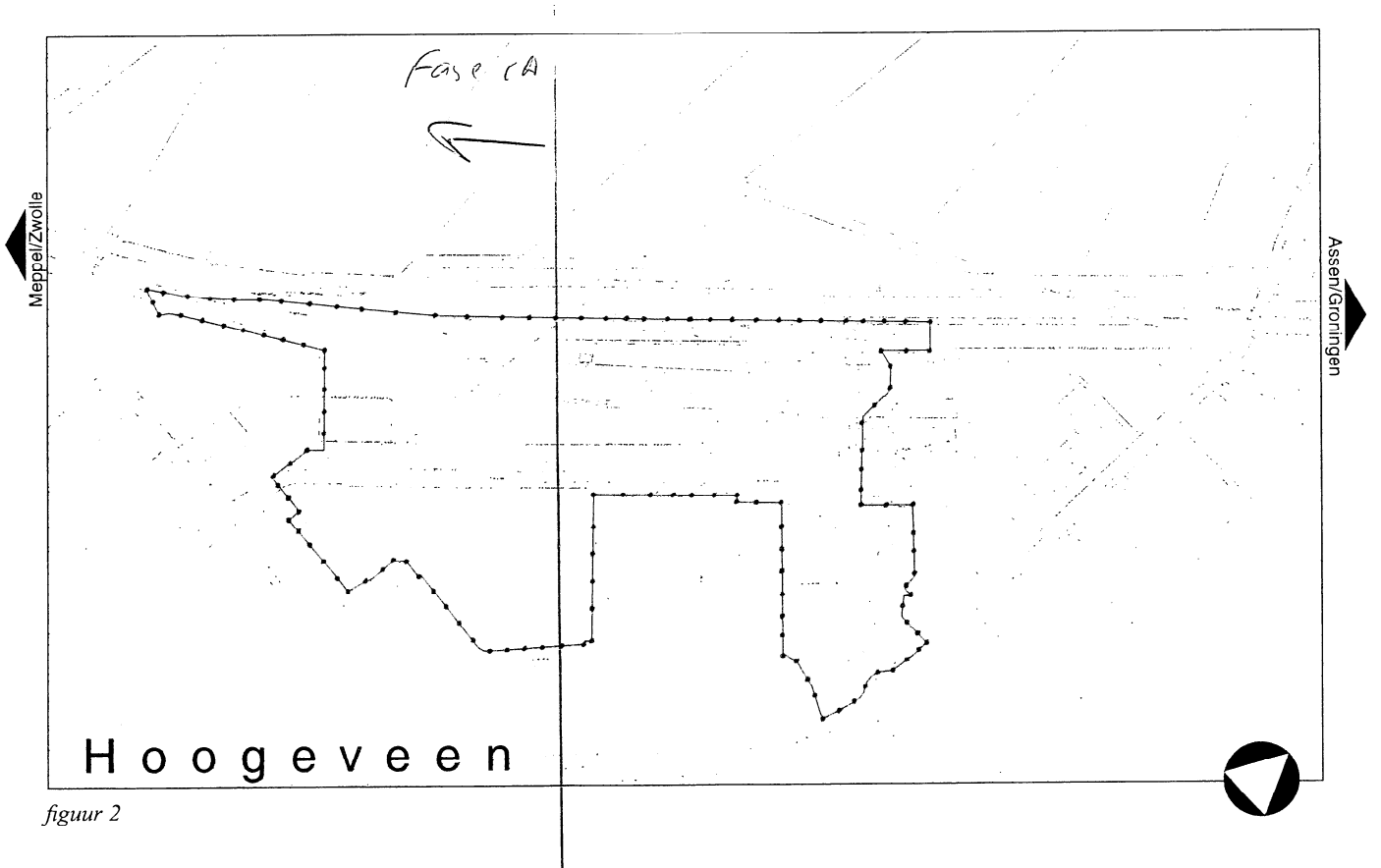
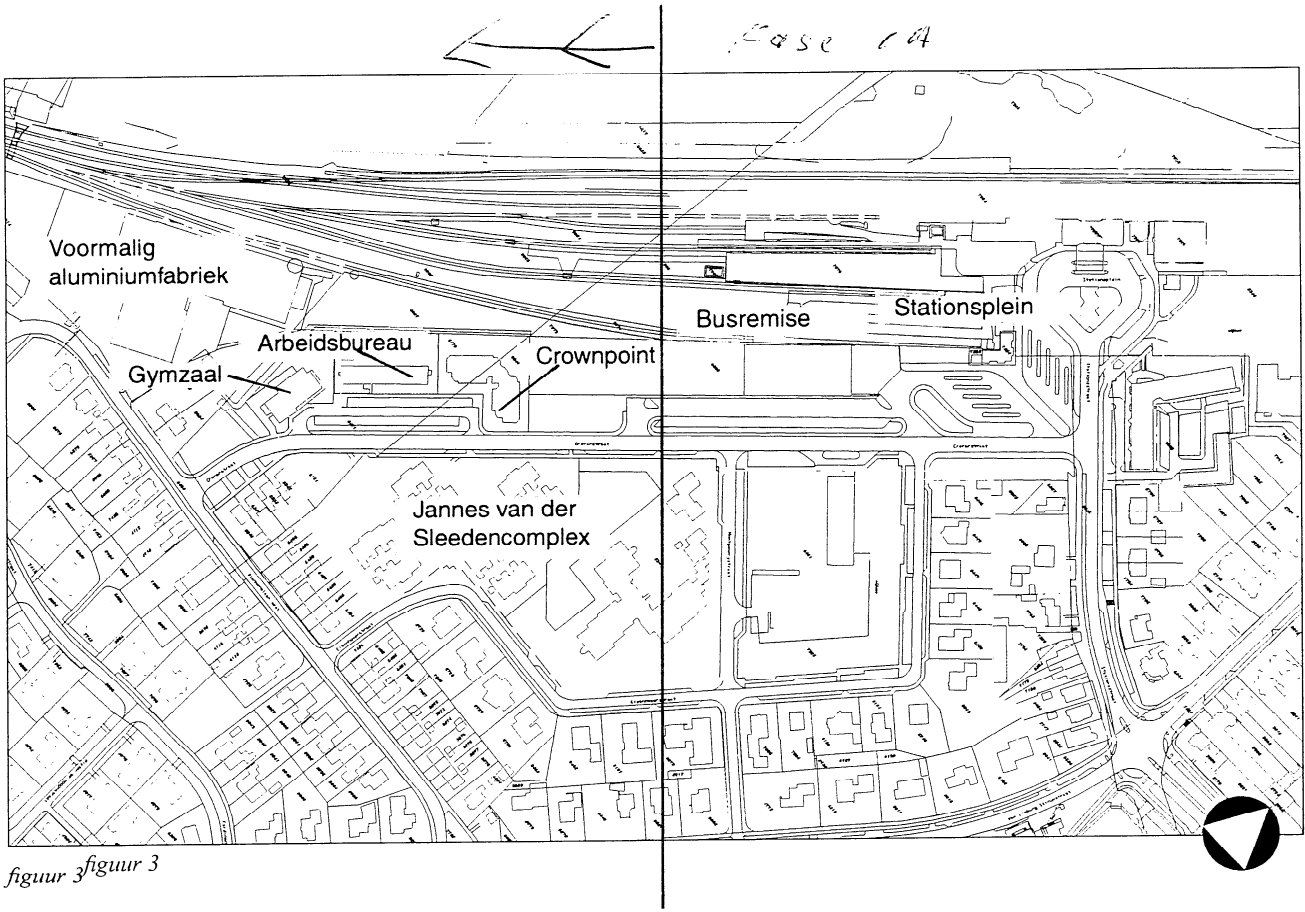


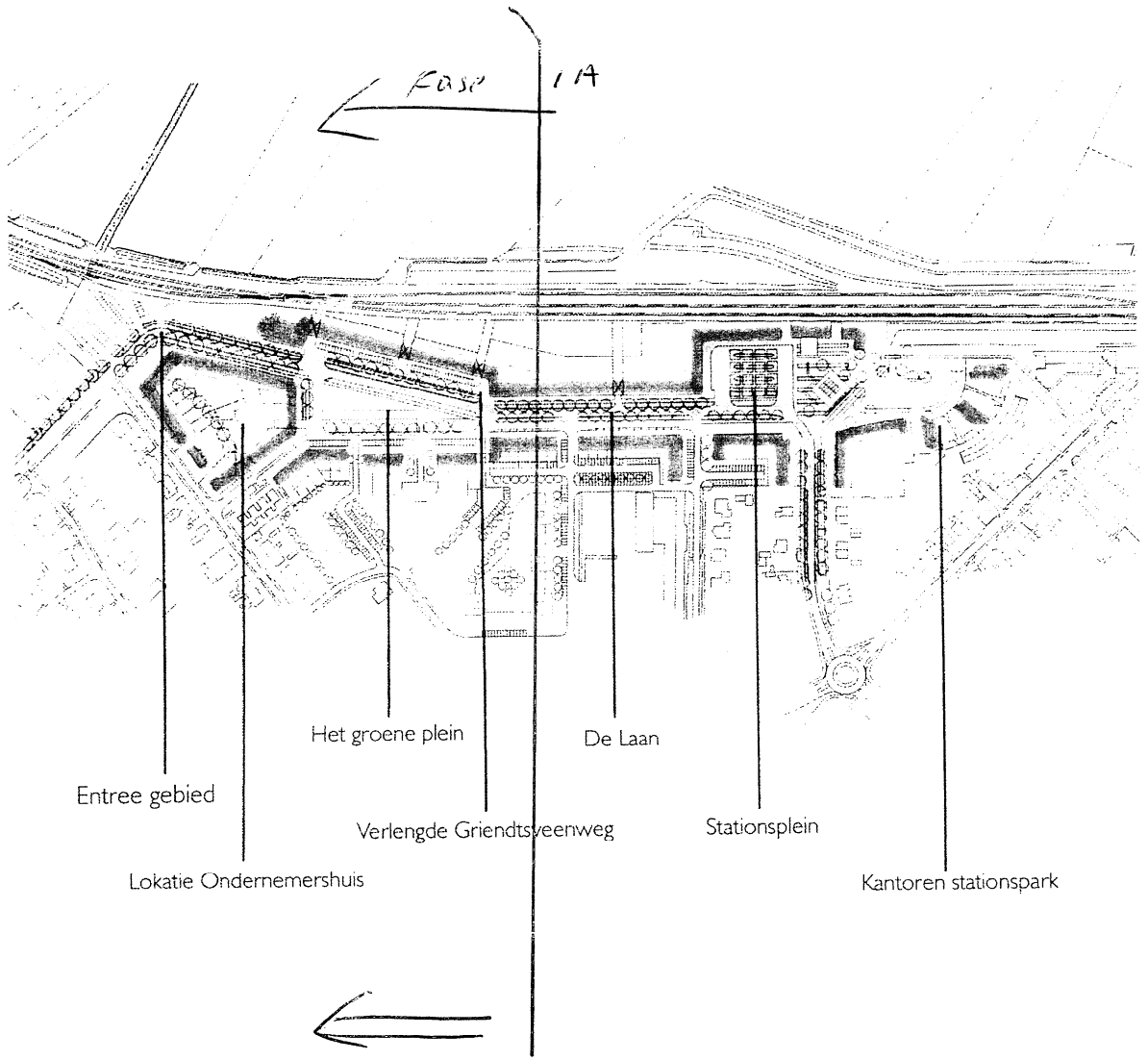
J.J. Mastwijk
i.s.



K. Holtrop

i.b.





Fase 1A

Deel 2: Inhoudelijke Projectgegevens

1.a Inhoud van het project: Het project voorziet in het herontwikkelen van het stationsgebied in Hoogeveen. Zie ook de subsidie-aanvraag betreffende de toe- en afleidende infrastructuur, waarvoor al eerder subsidie beschikbaar werd gesteld. De subsidieaanvraag en de honorering daarvan waren gebaseerd op het zogenaamde Masterplan Stationsgebied dat bij de aanvraag was gevoegd.

Zowel de subsidieaanvraag van toen als het Masterplan zijn opnieuw bij de huidige aanvraag gevoegd.

Wij merken op dat de exploitatiegegevens, zoals voorkomend in hoofdstuk 3 van het Masterplan (Financiële onderbouwing) inmiddels zijn gewijzigd. Tijdens de verdere planvorming is in principe besloten het stationsplein ook een facelift te geven, is besloten de P&R-functie aan de noordkant van het spoor te leggen, is besloten een complete interwijkverbinding (tunnel voor voetgangers met fiets aan de hand) aan te leggen tussen het zuidelijk en het noordelijk deel en is besloten de bestaande Stationsstraat aan te passen aan de kwaliteitsimpuls die in het stationsgebied aan de orde is.

Dat betekent dat er hoger overheidsbijdragen (gemeente en subsidiegevers) nodig zijn om het totale plan te realiseren.

Voor de nadere invulling van het Masterplan: zie ook onder 1b.

De nu aan de orde zijnde fase 1A is een onderdeel van het totale plan. Fase 1A voorziet in de realisatie van de locatie voor de Kamer van Koophandel en enkele 'medebewoners', in het realiseren van 20 woonwerkunits, 24 appartementen en in het aanleggen van een deel van de voor het totale gebied nodige infrastructuur, inclusief de daarmee verband houdende sanering van de bodem.

1.b Doelstellingen van het project:

De doelstelling van het Masterplan is het herontwikkelen van het huidige gebied tot een hoogwaardige kantorenlocatie met ruim 37.000 m² bvo kantoorvloer, een aantal woon-werkunits en een aantal appartementen.

In de nu aan de orde zijnde fase 1A wordt plm. 10.000 m² bvo kantoorvloer (ongeveer 300) arbeidsplaatsen gerealiseerd, ongeveer 20 woon-werkunits (beneden werken, boven wonen) en 24 appartementen.

Op dit moment werkt ons college aan een totaalvisie (nadere uitwerking van het Masterplan) op het complete Stationsgebied. Daarbij wordt het Stationsgebied in een bredere context bekeken dan tot nu toe. In de te ontwerpen totaalvisie wordt gekeken naar de relaties tussen het zuidelijk deel (waar ook fase 1A deel van uitmaakt), het deel ten noorden van de spoorbaan, de verbanden met het LCH-terrein (ook het Oude Diep), maar ook de relaties met en de logische overgang naar de rest van de stad. Het stationsgebied is sec te beschouwen als een bedrijventerrein, maar anderzijds een deel van de stad Hoogeveen, niet al te ver gelegen van het centrum. De aandacht voor de diverse 'belendende' gebieden is daarom een must.

In die totaalvisie zal aandacht worden besteed aan wonen, werken, aan de belangrijke functie van Hoogeveen in het kader van openbaar vervoer etc. etc.

Belangrijk uitgangspunt zal de ontwikkeling van werkgelegenheid blijven (zie ook hierna onder 1c), maar het is denkbaar dat binnen de totaalvisie ook de bestemming Bijzondere Doeleinden (scholen) een plaats zal kunnen vinden.

1.c Reden voor het project:

Zie het Masterplan en de vragen die eerder in deze aanvraag zijn beantwoord. In zijn algemeenheid past de reconstructie van stationslocaties ten behoeve van kantoorontwikkeling in het rijksbeleid en in de uitgangspunten die in het Kompas zijn verwoord. Er komt via het Masterplan in het stationsgebied een hoogwaardige kantorenlocatie tot stand met veel mogelijkheden voor bij Hoogeveen passende werkgelegenheid, namelijk in de dienstverlening en de logistieke sector. Gelet op de nog steeds teruglopende werkgelegenheid in de traditionele, industriële sector, is het scheppen van nieuwe werkgelegenheid een belangrijke opgave voor de gemeente Hoogeveen in de komende jaren.

De nu aan de orde zijnde fase 1a is een belangrijke, omdat hiermee de aanzet tot de ontwikkeling van de rest van het gebied wordt gegeven. De betrokken locatie is de plek van de vervallen, voormalige aluminiumfabriek. Het is de meest verloederde plek van het gebied, en ook de meest in het oog springende, zowel gezien vanaf de A28, als vanuit de trein.

Een kwalitatief goede invulling van deze locatie zal ongetwijfeld een positieve invloed hebben op de aantrekkingskracht van de rest van het gebied.

Bij de vestiging van het hoofdkantoor van De Boer Supermarkten in Hoogeveen heeft de gemeente zich richting de minister van VROM verbonden om binnen afzienbare termijn de stationslocatie te ontwikkelen. Met deze fase 1a wordt aan deze toezegging

invulling gegeven.

2. Gereedheid en duur van het project:

Het project is in een ver stadium van voorbereiding. De planologische procedure m.b.t. de bouw van de Kamer van Koophandel loopt, de bouwvergunning is verleend. Wel merken wij op dat bedenkingen zijn ingediend. Stagnatie is dus mogelijk.

Het saneringsplan is goedgekeurd. De onderhandelingen over de verwerving van eigendommen met drie eigenaren zijn in een afrondend stadium. Als de planologische procedure verder naar wens verloopt, kan begin 2002 met de bouw worden begonnen. Met de sloop (en vervolgens de sanering) wordt na de bouwvak 2001 een begin gemaakt.

De verwachting is dat als begin 2002 kan worden begonnen, de deelfase 1A eind 2004-2005 kan zijn afgerond.

Vraagt u over de gehele periode subsidie?

Er wordt subsidie gevraagd voor onder andere de infrastructuur en de sanering. De werkzaamheden daarvoor strekken zich vermoedelijk over de looptijd van het project uit. Wij gaan er daarom vanuit dat de aan te vragen subsidie verdeeld over de diverse jaren zal worden opgevraagd (zie bijlage voor verwachte cash flow uitgaven).

3. Zelfstandig of een onderdeel van een groter geheel:

De fase 1a maakt zoals eerder gezegd deel uit van een groter geheel, namelijk het totale Stationsgebied-zuid (zie ook het Masterplan)

4. Type subsidie:

De aanvraag betreft een subsidie in de investeringskosten

5. Eigendom:

De subsidie wordt ingezet in een publiek eigendom

6. Projectorganisatie:

Hoe is het project organisatorisch opgezet?

De gemeente zal de exploitatie voor eigen rekening en risico uitvoeren. Het projectleiderschap berust bij de heer J.J. Mastwijk. Hij is voorzitter van het projectteam Stationsgebied, waarin een aantal disciplines zijn vertegenwoordigd. Boven dit projectteam functioneert een stuurgroep waarin deelnemen de wethouders Punt (o.a. portefeuille Grondzaken) en Leistra (voorzitter, portefeuillehouder van onder andere RO). Verder de heren Mastwijk, G. van der Goot (directeur sector Milieu en Openbare Werken), J. de Klein (waarnemend directeur sector Bouwen en Wonen) en J.H. Baas, hoofd afdeling Financiën.

Projectmanagement, voorbereiding en toezicht:

Hoe worden projectmanagement en voorbereiding en toezicht uitgevoerd: deels in eigen beheer, deels zal externe capaciteit worden ingehuurd.

7. Geografisch gebied:

Het project speelt zich af in de gemeente Hoogeveen, stationsgebied.

8. Effecten:

Wat zijn de verwachte effecten:

a. kwalitatief

HOOGWAARDIGE WERKGELEGENHEID

Door de herontwikkeling van het stationsgebied krijgt de gemeente Hoogeveen de beschikking over een hoogwaardige

kantorenlocatie. Dit is van groot belang voor de verbetering van de kwaliteit van de werkgelegenheid. De arbeidsmarkt verandert. De traditionele industriële werkgelegenheid, waarvan Hoogeveen nog relatief veel heeft, is langzaam aan het verdwijnen. Het is zaak om meer werkgelegenheid aan te trekken in de zakelijke dienstverlening en de logistiek. Om aan deze opgave te kunnen voldoen, heeft Hoogeveen sinds enkele jaren de D2-status. Hoogeveen maakt verder deel uit van de Economische kernzones zoals omschreven in het Kompas, waarin stationsgebieden met name als kansrijke mogelijkheden voor verbetering van de economische infrastructuur worden genoemd.

Fase 1A is de eerste stap op weg naar de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied. Via de vestiging van de Kamer van Koophandel wordt een goede start gemaakt waarvan de verwachting is dat het een extra stimulans voor het totale gebied zal zijn.

NABIJ UITSTEKENDE VERBINDINGEN: ZOWEL VIA OV ALS VIA DE A28

Het gebied is betrekkelijk klein. Dat betekent dat de afstand tot het NS station en het busstation van Arriva maximaal 500 meter is. Anders gezegd: het is een uitstekende OV-locatie. Dat maakt de mogelijkheid om de kantorenlocatie per OV te bereiken optimaal, waardoor de automobiliteit kan worden beperkt.

Voor degenen die toch per auto (moeten) komen is de locatie via de afslag Fluitenberg binnen enkele minuten te bereiken. Omdat het station aan de rand van de stad ligt, worden onnodige autokilometers door de stad zoveel mogelijk voorkomen.

Met de door het gebied aan te leggen nieuwe weg - in aansluiting op de reeds gerealiseerde reconstructie van de toe- en afleidende infrastructuur - verbetert de doorstroming van het verkeer aanzienlijk. Dit komt de snelheid in de aan- en afvoer van OV-reizigers ten goede. Nog afgezien van de voordelen van de bereikbaarheid van de kantorenlocatie, is dit voor Hoogeveen, met een regionale functie in het dunbevolkte Drenthe, van groot belang omdat veel reizigers Hoogeveen kiezen als start- en/of eindpunt voor de reis per OV.

Via een goed ontsloten stationslocatie met goede voorzieningen qua openbaar vervoer kan ook worden aangesloten op de visie, neergelegd in de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel waarin wordt gesteld dat Hoogeveen goede mogelijkheden heeft voor het realiseren van een Natuurtransferium. Dat kan via een - op termijn - aan de noordkant te realiseren, goed bereikbare parkeerplaats die tegelijkertijd de P&R- en de Transferiumfunctie kan vervullen.

In fase 1A is wordt een deel van de vervuiling gesaneerd en een deel van nieuwe weg aangelegd.

DUURZAAMHEID; OPRUIMEN VAN ERFENISSEN

Eerder in deze subsidie-aanvraag is al gesproken over de in het terrein aanwezige bodemvervuiling. Door de gezamenlijke aanpak van de Gemeente, Arcadis Heidemij (als extern adviseur) en de betrokken eigenaren is duidelijkheid ontstaan over deze vervuiling. De kennis was tot voor twee jaar gefragmenteerd en gebaseerd op enkele, individueel uitgevoerde bodemonderzoeken. Door bundeling van deze kennis, compleet gemaakt met enkele aanvullende onderzoeken, is de mogelijkheid ontstaan om een saneringsplan voor het totale gebied te maken. Dit plan (voor zover betrekking hebbend op fase 1A) is inmiddels door GS van Drenthe goedgekeurd. Uit het plan blijkt dat de nadruk van de vervuiling ligt op het voormalige spoorgat. In het (verder achter ons liggende) verleden zijn hier diverse vervuilende stoffen gestort. Verder zijn er nog enkele plekken waar vervuiling is geconstateerd. Over het algemeen is de situatie ernstig, doch niet urgent. Deze kwalificatie betekent wel dat er - zonder sanering - niet of nauwelijks mogelijkheden zijn voor ontwikkelingen. We hebben hier te maken met een erfenis uit het verleden die een zeer lastig te nemen hobbel betekent bij het realiseren van de plannen.

Mede na overleg met medewerkers van de provincie Drenthe zijn de huidige plannen in hoofdlijnen afgestemd op de mogelijkheden respectievelijk onmogelijkheden die de vervuiling/sanering met zich brengt. Door het voormalig spoorgat te gebruiken als tracé van de nieuw aan te leggen weg en in het meest brede deel van het vervuilde gebied een 'groen park' aan te leggen, slaan we twee vliegen in één klap: de kosten van de sanering kunnen worden beperkt, terwijl door een groene vlek op te nemen het plan tegelijkertijd aan kwaliteit wint.

Als gekozen zou worden voor multifunctioneel saneren, zouden de saneringskosten - zo is becijferd - ongeveer drie keer zo hoog zijn. Door de ontwikkeling van het stationsgebied wordt - via de sanering - Hoogeveen verlost van een erfenis die al een kleine 20 jaar de ontwikkelingen blokkeert.

In fase 1A wordt een deel van de sanering gerealiseerd.

STEDENBOUW: DE STAD KRIJGT EEN IMPULS

Het gebied is verpauperd (met als negatief hoogtepunt de voormalige aluminiumfabriek). Er is de laatste 20-25 jaar niet of nauwelijks in het gebied geïnvesteerd. Het gebied heeft deels nu nog een bestemming industriële doeleinden.

De bebouwing is divers, oud. Het geheel maakt daardoor, mede gezien in relatie met het rangeerterrein en de delen die

nog onbebouwd zijn, een desolate indruk. Dat klemmt temeer omdat in de nabijheid sprake is van kwalitatief goede bebouwing (complex Parkstate, de Stationsstraat, Eisenhowerstraat etc.).

Zoals hiervoor gemeld, zijn wij momenteel doende een nadere visie te ontwikkelen op de in het gebied gewenste kwaliteit, in relatie tot 'belendende' gebieden, meer in het algemeen, de rest van de stad.

Door de realisering van de kantorenlocatie in het stationsgebied zet Hoogeveen een volgende stap op weg naar het verbeteren van de kwaliteit van de stad. Na het opknappen van de Hoofdstraat, de nieuwbouw van De Tamboer, het opknappen van de Markt en de revitalisering van enkele woonwijken, is het nu de beurt aan het stationsgebied.

Dat is erg belangrijk, want voor reizigers die per OV aankomen, is het stationsgebied de eerste kennismaking met Hoogeveen. Voor treinreizigers die alleen passeren, is het de enige kennismaking met de stad. En de aanblik is op dit moment niet bepaald aantrekkelijk.

En de positie van Hoogeveen in een economische kernzone veronderstelt dat we moeten zorgen voor een wervend woon- en werkklimaat, zodat de werkgelegenheid toeneemt en tegelijkertijd de druk op het Drentse landschap in de niet-kernzones zoveel mogelijk wordt opgevangen.

ZIJDELIJNS, MAAR NIET ONBELANGRIJK: DOORSTROMING IN DE STAD

Via de nieuw aan te leggen weg, aansluitend op de afgeronde verbetering van de toe- en afleidende infrastructuur, wordt bereikt dat het station van Hoogeveen beter bereikbaar wordt. Dat betekent dat de kwaliteit van het OV toeneemt. Maar de verbetering van de infrastructuur houdt tegelijkertijd in een vlottere doorstroming van het reeds bestaande verkeer in de stad, waardoor congestie wordt tegengegaan, hetgeen positieve effecten heeft op de uitstoot van schadelijke stoffen.

Bovendien wordt de positie van een aantal woningen qua geluidhinder beter. Dat geldt ook voor de bebouwing die dicht tegen de te ontwikkelen locatie aanligt. Door de geplande bebouwing aan de spoorkant, wordt het spoorweglawaai minder hinderlijk.

b. kwantitatief

In fase 1A wordt het gebouw voor de Kamer van Koophandel gerealiseerd, met ruimte voor enkele medebewoners. In totaal gaat het om 10.000 m² bvo. De Kamer neemt ongeveer 3.600 m² voor haar rekening. Voor de resterende m² hebben zich ook al gegadigden gemeld. Verder worden ongeveer 20 woonwerkunits gebouwd en wordt de deelfase afgerond met de bouw van 24 appartementen. Er zullen ongeveer 300 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Er wordt ongeveer 300 m weg aangelegd (inclusief riolering). Via het aan te leggen 'groene plein' en de stroken langs de weg wordt ongeveer 5.000 m² groen aangelegd. Het totale oppervlak, begrepen in fase 1A is ongeveer 3,5 hectare. In dit gebied wordt tevens de bodemvervuiling gesaneerd.

Gelet op de ontwikkeling van vraag en aanbod kan worden aangenomen dat de tussen begin 2002 en medio 2003 te bouwen 10.000 m² bij gereedkomen van de bouw volledig afgezet zullen zijn.

Fase 1A is de eerste stap op weg naar de daadwerkelijke ontwikkeling van het gebied. Via de vestiging van de Kamer van Koophandel wordt een goede start gemaakt waarvan de verwachting is dat het een extra stimulans voor het totale gebied is.

Deel 4: Duurzaamheid

1. Grijs milieu (grondstoffen, energie, bodem, water, afval en hinder):

Geef aan, gerubriceerd per vraag, zoals vermeld in de brochure "Duurzame ontwikkeling in KOMPAS-projecten" welke maatregelen en acties uitgevoerd zullen worden in het kader van duurzaamheid betreffende "grijs milieu":

In het project wordt een ernstig milieuprobleem opgelost. De bodem wordt - in overleg met de provincie Drenthe - functiegericht gesaneerd. Omdat op de vervuilde en te saneren delen in het gebied niet wordt gebouwd (aanleg infra en groen), wordt besparend gewerkt. Er wordt gewerkt met een (nagenoeg) gesloten grondbalans.

Verder is het de bedoeling (de eerste besprekingen daarover zijn al gestart) om in het gebied te komen tot een vorm van parkmanagement, waarbij onder andere wordt samengewerkt op het gebied van dienstverlening, gebruik ICT-voorzieningen, catering etc. Omdat het gebied redelijk compact is, zijn daarvoor goede mogelijkheden.

De gemeente Hoogeveen is onlangs, met een plaatselijke aannemer, in het nieuws gekomen vanwege de inspanningen voor duurzaam bouwen. Wij zijn voornemens deze principes ook in het Stationsgebied te gaan toepassen.

2. Ruimte:

Het stationsgebied, waarvan de nu voorliggende fase 1A deel uitmaakt, is een relatief klein gebied. Zelfs met een behoorlijk intensieve bebouwing, die overigens moet passen bij de schaal van Hoogeveen, zijn aanzienlijke overheidsbijdragen nodig om de plannen te realiseren. Het voorgaande impliceert een zorgvuldig ruimtegebruik. In het plan van de KvK/Berg projecten is voorzien in gemeenschappelijke parkeervoorzieningen. Infrastructuur en groen worden aangelegd op functiegericht te saneren delen van het gebied.

Het gebouw van de KvK/Berg projecten wordt gerealiseerd op het terrein van de in het najaar 2001 te slopen voormalige aluminiumfabriek (ook deels vervuild). Via de te realiseren totaalvisie op het gebied en het daaruit voortvloeiend stedenbouwkundig plan, zal een zekere beeldkwaliteit worden geëist. Bij het stedenbouwkundig plan dat de basis is geweest voor het plan van de KvK/Berg projecten, was ook een beeldkwaliteitsplan gevoegd. Op basis van dit plan is mede het ontwerp van KvK/Berg projecten ontstaan.

Doordat het plan wordt gerealiseerd in de directe omgeving van het station van NS/Arriva, worden uitstekende mogelijkheden geschapen om de kantoren per OV te bereiken.

Voor wat betreft de eventuele volgende fasen in de planvorming in het stationsgebied:

Met de NS en Arriva is en wordt overlegd over aanpassing van halteplaatsen, fietsenstallingen etc. etc. Met NS Vastgoed wordt gesproken over het mogelijk integreren van de fietsenstalling in de bebouwing.

Verder wordt serieus nagedacht over het verplaatsen van de P&R-voorziening naar de noordkant van de spoorlijn (beter bereikbaar vanaf de A28). Daarmee ontstaan ook betere mogelijkheden voor carpooling en voor het maken van een Natuurtransferium (zoals genoemd in de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel).

3. Groen Milieu (natuur en landschap):

Ondanks het feit dat het om een compact, nu al stedelijk, gebied gaat (waardoor de mogelijkheden beperkt zijn), proberen we aandacht te geven aan zaken van Natuur en Landschap

Uitgangspunt is het zoveel mogelijk handhaven van bestaande bomen in het gebied. Dat is niet altijd mogelijk, maar ter compensatie wordt langs 'de laan' (nieuw aan te leggen weg door het gebied) veel nieuw groen aangeplant. Van nadelige effecten op planten en dieren is in de huidige plannen niet of nauwelijks sprake. Bij de uitwerking van de maken totaalvisie zal nadrukkelijk worden gekeken naar de relatie met het gebied aan de noordkant van de spoorbaan, tot aan het Oude Diep (waarbij wel kwetsbare natuurwaarden in het geding zijn).

4. Sociale aspecten:

Vanuit de taak die de gemeente heeft op dit gebied, zullen wij ons inspannen om het ontstaan van meer

werkgelegenheid in het stationsgebied te gebruiken om de kwetsbare groepen in de samenleving te helpen. Daarbij zijn wij natuurlijk mede afhankelijk van de marktsituatie; de ontwikkeling van de bebouwing is nagenoeg 100% particulier initiatief. Zie ook hetgeen ten aanzien van de veranderende werkgelegenheid in Hoogeveen eerder in deze aanvraag is geschreven.

In het eerder genoemde parkmanagement zal ook plaats zijn voor kinderopvang.

Voor de vervolgfases (met name straks in de directe omgeving van het NS-station) geldt:

Omdat het om een gebied gaat met veel kantoorbebouwing, nabij het station waar ook in de late uren bussen en treinen hun passagiers oppikken en afleveren, zullen wij - in overleg met de bewoners - veel aandacht schenken aan het aspect sociale veiligheid.

Deel 5: Financiële gegevens

1. BTW:

Is de BTW verrekenbaar:

nee

ja

Ja, ten dele.

2. Kostenbegroting projectvoorstel

Begroting kostenposten**

De hieronder vermelde kosten zijn:

inclusief BTW

exclusief BTW

de BTW is apart vermeld

Kostensoort/projectonderdeel	Totale kosten in Euro (fl. 2,20371)
Verwerving	4.920.430
Sanering	1.361.341
Bouw- en woonrijpmaken	2.408.677
Bergriool	566.760
Planontwikkelingskosten	1.261.209
Inflatiekosten	495.277
Niet verrekenbare BTW	380.545
Totale kosten	11.394.237

**) U dient naast deze begroting van de kosten een uitgavenschema van de projectkosten voor de gehele duur van het project, verdeeld in kalenderjaren in te dienen, indien van toepassing gesplitst naar totale kosten en kosten waarvoor subsidie gevraagd wordt.

NB ten behoeve van de beoordeling van het projectvoorstel kunnen van de reeds door de initiatiefnemer vastgestelde projectbegrotingen, indien nodig onderliggende offertes, bestekscalculaties en overige berekeningen opgevraagd worden.

3. Financiering van de projectkosten

De hierop betrekking hebbende beschikkingen moeten kunnen worden overlegd!

Gefinancierd door	Totale financiering in EURO (fl. 2,20371)	Aangevraagd/toege kend
Eigen bijdrage (= bijdrage van de aanvrager) :		
Private bijdrage: Via bekostingsbesluit NS	794.115	
Bijdrage derden/bank/finan.mij: Grondopbrengsten	3.081.168	
Bijdrage gemeente	3.596.455	3.596.455
Bijdrage provincie ER WORDT EEN BEROEP GEDAAN OP HET FONDS FLEXIBEL BELEID TOT EEN BEDRAG VAN	1.361.341	
Bijdrage rijk		
Bijdrage semi-overheid		
Gevraagde KOMPAS-bijdrage	2.495.791	
Inflatie-opbrengsten	65.367	
Totaal	11.394.237	

Plaats: Hoogeveen, 20 juli 2001

Handtekening:

Naam: J.J. Mastwijk

Functie: Directeur Planning en Projecten Gemeente Hoogeveen.

Telefoon: 0528-291295

E-mail: j.j.mastwijk@hoogeveen.nl

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 4 oktober 2001, kenmerk 40/6.10/2001007075;

BESLUITEN:

een bijdrage van *f* 3.000.000,--/€ 1.361.341,-- uit het Fonds flexibel beleid te verlenen voor het project Stationsgebied Hogeveen, fase 1A.

Assen, 7 november 2001

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

md/coll.

