

***Statenstuk* 2003-86**

Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit op 24 november 2003
- provinciale staten op 17 december 2003
- fatale beslisdatum: 17 december 2003

Voorgestelde status: **A-stuk**

Behandeld door de heer J. Buiten, telefoonnummer (0592) 36 57 18

Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

In de vergadering van 1 oktober 2003 heeft de Stuurgroep Regiovisie Groningen-Assen 2030 bijgevoegde rapportage "Regio Groningen-Assen; Samen sterk in het netwerk" vastgesteld. De rapportage, die bestaat uit een introductie, een visie- en een uitvoeringsdeel, geeft de resultaten weer van de recente actualisatie van de Regiovisie.

De stuurgroep heeft ons verzocht om de opvattingen van de staten over dit rapport uiterlijk op 19 december 2003 te richten aan het projectbureau Regiovisie.

In deze meningsvormende fase wil de stuurgroep graag weten of er draagvlak is voor de in het rapport beschreven ambities en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke hoofdkeuzes en regionale samenwerkingsinzet. Dit geldt eveneens voor de in het rapport beschreven programma's, regionale projecten en de ontwerpogaves voor de onderscheiden deelgebieden en stedelijke centra en kernen.

De ambities zijn vertaald in een indicatief meerjarenprogramma met als componenten het openbaar vervoer (Kolibri), infrastructuur (Bereikbaarheid Assen-Groningen(BAG)-pakket), het voorinvesteren in landschap ter realisering van aantrekkelijke woningbouwlocaties en investeringen in natuur en landschap. Totaal gaat het om een indicatief bedrag van ca. € 1,1 miljard.

De stuurgroep wil graag weten of er draagvlak bestaat voor de meerjarenaanpak en de daarbij te hanteren financiële systematiek, zoals beschreven in de financiële paragraaf van het rapport.

Het is de bedoeling dat de stuurgroep die opvattingen en de resultaten van een externe maatschappelijke consultatie in januari 2004 bespreekt. Vervolgens wordt aan u een definitieve rapportage aangeboden ter definitieve besluitvorming in de periode februari/maart 2004. Deze besluitvorming is gekoppeld aan de ondertekening van een nieuw convenant en een concreet meerjareninvesteringsprogramma. In dat besluit worden ook de concrete financiële bijdragen van de partners vanaf het jaar 2005 vastgesteld.

Advies

Ter voorbereiding van de definitieve besluitvorming uw opvattingen aan ons kenbaar te maken over het "Voorlopig ontwerp Regiovisie Groningen-Assen; samen sterk in het netwerk" en met name over:

- de in het visiedeel beschreven ambities, ruimtelijke hoofdkeuzes en regionale samenwerkingsinzet;
- de in het uitvoeringsdeel beschreven programma's, regionale projecten en de ontwerpogaves voor de onderscheiden deelgebieden en stedelijke centra en kernen;
- de keuzes van de regionale projecten en de gezamenlijke investeringsopgave;
- de meerjarenaanpak en financiële systematiek.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Als resultaat van de uitvoering van de geactualiseerde regio zal er in de regio sprake zijn van:

- toename van bundeling van verstedelijking in vier stedelijke gebieden;
- onderlinge afstemming bij en samenwerking aan het realiseren van benodigde woon- en werklocaties;
- handhaving en mogelijk versterking van de kwaliteit van het landelijk gebied;
- gezamenlijke investeringen in maatregelen om de bereikbaarheid binnen de regio te versterken met de realisatie van het project Kolibri OV-netwerk en het maatregelenpakket voor de hoofdinfrastructuur.

Argumenten

1. *De uitkomst van de actualisering voldoet aan de inzet om nieuwe opgaven in het beleid te verwerken, te komen tot versterking van de regionale samenwerking en de uitvoeringsgerichtheid van de organisatie.*
2. *De gekozen financiële systematiek biedt een structuur om langetermijnafspraken te maken voor het plegen van noodzakelijk investeringen, met name op het gebied van bereikbaarheid, maar biedt tegelijk ruimte aan alle betrokken partijen om zich nader uit te spreken over de inhoud van het investeringsprogramma.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Zodra de stuurgroep de opvattingen en de resultaten van een externe maatschappelijke consultatie in januari 2004 heeft besproken, zal er een definitieve rapportage worden aangeboden ter besluitvorming in de periode februari/maart 2004. Deze besluitvorming is gekoppeld aan de ondertekening van een nieuw convenant en een concreet meerjareninvesteringsprogramma. In dat besluit worden ook de concrete financiële bijdragen van de partners vanaf het jaar 2005 vastgesteld.

Financiën

Totale kosten:	€ 1,1 miljard aan investeringen in regioprojecten (indicatief) waarvan ca. € 35 miljoen voor rekening van de provincie.
Kosten voor de provincie:	€ 3,4 miljoen per jaar over de periode van vijftien jaar vanaf 2005 (zeer indicatief).
Uit het budget:	In de meerjarenbegroting is reeds een bedrag van € 3,3 miljoen opgenomen vanaf 2006.

N.B. De besluitvorming over de financiën vindt plaats bij de vaststelling van het regionaal meerjarenprogramma en het uitvoeringsprogramma omstreeks februari/maart 2004.

Monitoring en evaluatie

In de visie is opgenomen dat de voortgang en nieuwe ontwikkelingen zullen worden gevolgd.

Extern betrokkenen

De overige regiopartijen, namelijk de provincie Groningen, de Drentse gemeenten Assen, Noordenveld en Tynaarlo en negen Groningse gemeenten.

Communicatie

Over de actualisatie van de regiovisie worden burgers en maatschappelijke instellingen via diverse media geïnformeerd en geraadpleegd.

Bij de uitvoering krijgt de communicatie bijzondere aandacht (zie onderdeel Communicatie in het visiedeel).

Bijlagen

1. De rapportage over de actualisering van de Regiovisie Groningen-Assen, bestaande uit een introductie, een visiedeel en een uitvoeringsdeel.

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 28 oktober 2003
Kenmerk: 43/6.6/2003009199

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter
J.D. Nauta, secretaris

ms/coll.

1. De betekenis van de actualisatie voor Drenthe

Regionale samenwerking

De voorstellen houden in dat de regionale samenwerking wordt voortgezet en nadrukkelijk wordt versterkt op enkele hoofdthema's, die met name hun uitwerking krijgen in de regioprojecten. De regionale samenwerking wordt gezocht in:

- regionale afstemming van de programmering van de woningbouw en ontwikkeling van onderscheidende woonmilieus;
- samenwerking aan ontwikkeling en exploitatie van regionale bedrijvenlocaties;
- gezamenlijk investeren in bereikbaarheid, onder andere door realisatie van het project Kolibri-OV-netwerk en het maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen (BAG);
- gezamenlijk voorinvesteren in landschapsbouw voor toekomstige woningbouw;
- regionale inzet op handhaving en versterking van de landschappelijke diversiteit in de regio, het ontwikkelen van groen-blauwe zones en gebiedsgerichte ontwikkeling van nieuwe functies en functiecombinaties in gebieden waar transformatie van ruimtegebruik aan de orde is.

Van de deelnemende partijen wordt maximale inzet verwacht bij de samenwerking en financiële inzet om de benodigde investeringen te realiseren.

Voor de opgaven die niet als regionale samenwerkingsthema's zijn benoemd blijven de provincies en gemeenten verantwoordelijk om tot een goede uitvoering te komen en met andere partijen samen te werken.

Stedelijk gebied

De hogere verstedelijkingsopgaven van de regio betekenen dat ook de Drentse gemeenten een deel van de opgave voor hun rekening dienen te nemen.

Een van de regionale opgaven is het stedelijk karakter van Assen te versterken door intensiever ruimtegebruik en de ontwikkeling van Assen te richten op de ligging aan bestaand spoor en OV-tracés. Daarbij komt de ontwikkeling rond het bestaande station en bij twee mogelijke nieuwe stations bij Assen-Noord en Assen-Zuid nadrukkelijk in beeld.

De uitwerking daarvan zal deels gestalte krijgen in het project Assen-West, waarin de gemeente en de provincie reeds samenwerken.

De regionale opgave voor de schraaggemeenten betekent een forsere taakstelling voor Leek en Roden gezamenlijk. Daarbij wordt een structuur voor beide kernen bepleit die leidt tot een versterkte samenhang. De gemeenten dienen rekening te houden met de mogelijkheid van een aanvullende opgave, indien andere stedelijke gemeenten niet in staat blijken aan hun opgaven te kunnen voldoen. Er is om een aantal redenen voor gekozen om vooralsnog geen ruimtelijke ontwikkeling rond een denkbare nieuwe halte aan het spoor bij Tynaarlo te bevorderen. Wel is aan de gemeente Tynaarlo een extra woningbouwopgave toegedacht boven de lokale woningbehoefte. Daarmee kan invulling worden gegeven aan het tot stand brengen van rood-groene combinaties op locaties waar transformatie van de landbouw aan de orde is of een landschapsimpuls gewenst is.

De bestuurlijke afspraak is gemaakt dat de provincie meedenkt in de uitwerking van de ontwerp-opgaven en de ruimtelijke vertaling ervan door de drie gemeenten.

Landelijk gebied

De ontwerp-opgave, zoals die voor het landelijk gebied en de onderscheiden deelgebieden is beschreven, ligt geheel in de lijn van de inzet van de provincie om te komen tot handhaving van de landbouw, uitvoering van de ecologische taakstelling, inpassing van waterberging en ontwikkeling natuurlijke watersystemen. De regionale opgaven voegen een grensoverschrijdende dimensie toe aan de realisatie, met name vanwege de doorkoppeling van watersystemen en ecologische verbindingen via respectievelijk de west- en de oostkant van Groningen. De opgave is het tot stand brengen van de organisatorische samenwerking tussen betrokken partijen en het genereren van middelen om de ge-

stelde ambities te gaan realiseren en functiecombinaties te verkrijgen. Daarnaast wordt voor het hele regiogebied een landschapsonwikkelingsplan opgezet om de onderscheidende kwaliteiten van de deelgebieden in de regio te handhaven en te versterken. De gebiedsgerichte samenwerking in deelgebieden als Drentsche Aa en Eelder- en Peizerdiep kan binnen deze regionale aanpak worden voortgezet.

2. De financiële systematiek

De systematiek van de financiering met een meerjarenprogramma en een uitvoeringsprogramma en ook de bijlage over bijdrage per partner verdienen enige toelichting.

De regionale inzet op de aangeduide regioprojecten is alleen mogelijk als de regiopartners zich ook financieel willen inzetten om deze projecten te realiseren. De kosten van de totale investeringen in deze projecten zijn berekend. Dat leidt tot een bedrag van ca. € 1,1 miljard, grotendeels bestaande uit de investeringen in de projecten Kolibri (OV-netwerk) en BAG (maatregelen hoofdinfrastructuur). Voor de projecten Kolibri en BAG zijn aannames gedaan over het aandeel waarvoor het Rijk verantwoordelijk is en het deel dat voor rekening van de regio komt.

Dit geheel levert een indicatieve bepaling op van de regionale inzet in de regionale projecten. Het is de bedoeling de uitvoering van de projecten en hun fasering in een regionaal meerjareninvesteringsprogramma vast te leggen en daarover langetermijnafspraken te maken tussen de regiopartijen. Met de rijksoverheid en met marktpartijen zullen afspraken worden gemaakt over het leveren van hun aandeel in de investeringen.

De besluitvorming over uitvoering en inzet van middelen vindt plaats op basis van het uitvoeringsprogramma, dat jaarlijks wordt vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma worden de projecten opgenomen uit het meerjarenprogramma die op dat moment tot uitvoering komen en uitvoeringsgereed zijn. Na besluitvorming wordt de uitvoering in gang gezet en middelen ingezet. Op dat moment wordt ook de jaarlijkse bijdrage van de partners aan de uitvoering van de projecten bepaald. In de loop van de jaren zal dus de gevraagde bijdrage toenemen als gevolg van het stapelen van de uitvoering van projecten. Aan de staten wordt nu alleen gevraagd of ingestemd kan worden met deze systematiek. De projecten, de hoogte van de bedragen, de fasering van de uitvoering en de daadwerkelijke kosten voor 2005 en volgende jaren komen dus pas aan de orde bij de vaststelling van het eerste meerjareninvesteringsprogramma en het eerste uitvoeringsprogramma in mei 2004.

Om de partijen toch al een indruk te geven van de bijdragen waar zij in de komende jaren mee geconfronteerd kunnen gaan worden, is het indicatieve regionale aandeel van de investeringen volgens verdeelsleutels toegerekend aan de partners. De uitkomst daarvan is dat de bijdrage van de partners aan de regio fors verhoogd moet worden om de gewenste investeringen te kunnen plegen. De berekening die in regioverband is gemaakt, houdt voor de provincie een indicatieve bijdrage in van € 3,4 miljoen per jaar tot 2020.

De wijze waarop de partijen de gevraagde bijdrage gaan verwerken in hun begroting is aan hen zelf om te bepalen. In de provinciale meerjarenbegroting is voor de regionale bijdrage een bedrag van € 3,3 miljoen opgenomen vanaf 2006. Dit bedrag komt bijna overeen met het indicatieve bedrag van € 3,4 miljoen uit bijlage 2 van de visie. Vanwege het indicatieve karakter van de bedragen zien wij op dit moment geen aanleiding om het bedrag in de provinciale begroting te wijzigen. Het bedrag in de meerjarenbegroting komt beschikbaar vanaf 2006, uitgaande van de methode van activering waarbij pas in het jaar na de realisatie van een project er een bijdrage gevraagd wordt.

Het voorstel van de regio is om vanaf 2005 al rekening te houden met een verhoogde regiobijdrage. Dat zou kunnen betekenen dat de provincie een jaar lang geen verhoogde bijdrage zou kunnen leveren.

Wij gaan ervan uit dat de uitvoering van de regioprojecten nog even op zich laat wachten en dat niet alle projecten tegelijkertijd uitgevoerd gaan worden. De meeste projecten zijn nog niet uitvoeringsrijp. De hoogte van het bedrag in de provinciale meerjarenbegroting is pas nauwkeuriger te bepalen wanneer het meerjarenprogramma van de regio in mei 2004 wordt voorgelegd ter besluitvorming.

3. De relatie met het POP

De processen voor actualisering van de regiovisie en herziening POP lopen grotendeels parallel. Dat biedt mogelijkheden om tot een goede wisselwerking te komen.

In het ontwerp-POP is de inzet op de ontwikkeling van het stedelijk netwerk Groningen-Assen beschreven in het onderdeel Gebiedsgerichte ontwikkeling, deel D., gebied Noordwest en de opname van de aanduiding Stedelijk netwerk op de ontwikkelingskaart. Inmiddels is duidelijk dat de actualisering van de regiovisie niet heeft geleid tot concrete locatiekeuzen, behalve wanneer er in een eerder stadium al keuzen waren gemaakt, zoals voor Ter Borch en Meerstad. In de regiovisie wordt de rol van de kernen en gebieden binnen de regio beschreven en zijn ontwerpgegevens geformuleerd die de gemeenten de komende tijd gaan uitwerken.

De tekst van het voorlopig ontwerp van de regiovisie is de basis voor het aanpassen van de tekst van het ontwerp-POP. In het ontwerp-POP is aangegeven dat "verdergaande afstemming van locatiekeuzen en inrichting van woon- en werklocaties op bestaande infrastructuur, alsmede op mogelijk nieuw te realiseren vervoerssystemen noodzakelijk is. Daarbij zullen de potenties van de locaties in de kernen Assen, Vries, Tynaarlo en Roden zorgvuldig worden onderzocht en afgewogen. De afweging die daarover in regioverband wordt gemaakt zal bepalend zijn voor de verdere planvorming".

Met name zal de rol van de stuurgroep van de regio om te komen tot goede afstemming van en besluitvorming over de uitwerking van regioprojecten en ontwerpgegevens van kernen en gebieden worden benadrukt.

Na de besluitvorming over de definitieve tekst van de regiovisie door de stuurgroep in januari 2004 en door de raden en staten in februari/maart 2004, hebben de staten hun eigen verantwoordelijkheid om de door hen vastgestelde regiovisie vervolgens goed te verankeren bij de vaststelling van het POP. De behandeling van het POP II door de staten is gepland vanaf april 2004 en leidt tot vaststelling ervan in juli 2004.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 28 oktober 2003, kenmerk 43/6.6/2003009199;

BESLUITEN:

- I. in te stemmen met de inzet van de rapportage van de actualisering van de Regiovisie Groningen-Assen en de daarin opgenomen voorstellen, onder aantekening van de in hun staten genoemde aandachtspunten;
- II. gedeputeerde staten te verzoeken de aandachtspunten die bij de bespreking in hun staten naar voren zijn gekomen in de stuurgroep aan de orde te stellen.

Assen, 17 december 2003

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

ms/coll.

INTRODUCTIE BIJ DE ACTUALISERING REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN 2030

INHOUD

1. De regiovisie van 1998
2. Evaluatie Bureau Rijnconsult
3. Aanleidingen voor actualisering
4. Proces van actualisering
5. Resultaten
6. Relatie met andere plannen
7. Besluitvorming
8. Leeswijzer

BIJLAGE: Ontwikkelingen in de regio sinds 1999.

1. DE REGIOVISIE VAN 1999

In 1995 werd door het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de gemeente Groningen gevraagd op welke wijze de gemeentegrenzen (over de provinciegrenzen heen) opgerekt zouden moeten worden teneinde de meerjarige ontwikkeling van de gemeente te bevorderen. Het antwoord hierop vanuit het noorden was duidelijk: géén behoefte aan annexatiepatronen, maar aan regionale interbestuurlijke samenwerking op basis van gelijkwaardigheid. Per saldo heeft deze stellingname geleid tot het afsluiten van een samenwerkingsconvenant in 1996 tussen 2 provincies (Groningen/Drenthe) en een 12-tal gemeenten (destijds nog 15). Hierin is ondermeer voorzien in de totstandkoming van een ruimtelijke Regiovisie, afspraken over financiën en organisatie. Vervolgens is in 1999 een tweede convenant gesloten ter uitvoering van een inmiddels opgestelde Regiovisie Groningen-Assen.

In 1999 formuleerde de Regiovisie de gewenste ontwikkeling van de regio Groningen-Assen op de volgende manier:

- Een gebundelde verstedelijking en evenwichtige stedelijke uitbreiding, leidend tot een samenhangend en gedifferentieerd aanbod van woon- en werkgebieden, in balans met landschap, natuur en water; het benoemen van de rol van de steden Groningen en Assen, de zogeheten schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer en de schakelkernen in het landelijke gebied van Groningen
- Kwaliteitsverbetering van het bestaand stedelijk gebied van Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer door revitalisering van woonwijken, stationsgebieden en de stadscentra
- Goede bereikbaarheid en doorstroming door ontwikkeling van hoogwaardig regionaal collectief vervoer, verkeersgeleidingssystemen en verbetering van de ringwegenstructuren
- Aansluiting op nationale en internationale netwerken via snelle verbindingen
- Instandhouden van het voorzieningenniveau in de hoofdkernen
- Handhaving en versterking van de kwaliteiten van het landelijke gebied met perspectief voor de landbouw, behoud van de leefbaarheid, versterking van een afwisselend landschap, verbetering van de waterkwaliteit voor drinkwaterwinning, natuur en landbouw en een functie van water en natuur voor recreatie en wonen bij steden en kernen

De werkwijze in Regiovisieverband is als volgt geweest:

- Alle deelnemende partijen zijn vertegenwoordigd in een stuurgroep;
- Er is een projectdirectie en een kleine uitvoeringsorganisatie;
- Jaarlijks wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld alsmede een begroting;
- Monitor-rapportages vinden plaats;
- Er is een kwaliteitsteam dat ontwikkeling van het totale gebied in de gaten houdt;
- Regioprojecten worden gefinancierd uit het regiofonds waar deelnemende partijen jaarlijks een bijdrage in storten (van dit fonds is 80% gereserveerd voor uitvoering van het project Stadsgebustelijk Openbaar vervoer, later Kolibri-OV netwerk genoemd).

De Regiovisie heeft sinds 1999 geleid tot een versterkte dynamiek in de regio, zowel in de ontwikkeling van plannen en projecten als wat de gewenste toename van bevolking en bedrijvigheid betreft:

Een aantal gemeentegrensoverschrijdende plannen werd ter hand genomen, zowel in de uitvoering (Piccardthof) als in de planvoorbereiding (Meerstad en Ter Borgh).

Op het gebied van de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen werd een integraal gemeenschappelijk plan gemaakt (Bereikbaarheid Assen-Groningen) en werd de Verkenningenstudie Kolibri OV-Netwerk uitgevoerd.

Voor het vergroten van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de stedelijke gebieden is samen met het rijk het regionale programma "Groen In en Om de Stad" (GIOS) ontwikkeld. Hiervan is de eerste fase, een versterking van de binnenstedelijke groenstructuren, in uitvoering.

De Regiovisie heeft doorwerking gekregen in de provinciale omgevingplannen van Groningen en Drenthe. De gemeenten zijn aan het werk gegaan met het opstellen van structuurvisies en ontwikkelingsprojecten.

Landelijk viel de samenwerking in deze regio op. Het concept 'stedelijke netwerken' dat in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening werd geïntroduceerd beantwoordt in de ogen van de regio geheel aan wat de regio Groningen-Assen voor ogen stond. De regio werd dan ook terecht aangewezen als een van de zes nationale stedelijke netwerken. Het daagt de regio op dit moment uit om het ontwikkelingsprofiel te kiezen dat bij die status hoort.

2. EVALUATIE RIJNCONSULT

Nadat over een reeks van jaren ervaring is opgedaan met de lichte vorm van samenwerking is in stuurgroepverband afgesproken in 2002 een procesevaluatie te houden, met als insteek te beoordelen of de eerder gemaakte afspraken nog voldoende robuust zijn. Voor deze evaluatie is Bureau Rijnconsult ingeschakeld. Uit de evaluatie komt het volgende beeld naar voren.

Duidelijk is geworden dat het besef van de partners, dat alleen grensoverschrijdend de ontwikkelingen en issues van de regio aangepakt konden worden, een belangrijke drager is van de regionale samenwerking. De stijgende behoefte aan woningen en bedrijfsterreinen maar ook de verkeerscongestie leidden tot druk van buiten (vanuit het Rijk) om, binnen de regio, grensoverschrijdend beleid te ontwikkelen en uit te voeren. De partners zijn tevreden over de samenwerking om een aantal redenen:

- De Regiovisie heeft de regio 'op de landelijke kaart' gezet en onder andere geleid tot het aanwijzen tot stedelijk netwerk;
- Gemeenten en provincies staan niet langer met de rug naar elkaar toe, maar werken samen. De partners geven aan dat het wederzijds begrip is vergroot;
- Een grootschalige herindeling is afgewend.
- De regio is een katalysator ten behoeve van de gelijkwaardigheid van partners: het besef is daar dat iedereen elkaar nodig heeft. De relatie tussen provincies en gemeenten wordt als meer nevenschikt ervaren dan vroeger;
- Doordat iedere gemeentelijke partner zijn functie heeft gekregen door een indeling in de vorm van een schakel-, schragende- of kerngemeente is de erkenning van de relatie tussen de stedelijke en landelijke gebieden een feit geworden. Partijen ervaren deze indeling als duidelijk en werkbaar;
- De Regiovisie wordt op dit moment door partners voornamelijk ervaren als kaderstellend en regisserend en (daarmee) als een platform voor afstemming en discussie. Het beleid van de regio wordt ook opgepakt en vertaald in de provinciale omgevingsplannen van de beide provincies. Hierbij moet worden opgemerkt dat de relatie tussen POP en Regiovisie niet altijd duidelijk is, ze zijn niet altijd 'één op één'.

Door belanghebbende organisaties in de regio worden minder positieve opbrengsten ervaren. Belangrijkste oorzaak hiervan is het niet betrokken zijn (formeel) en die betrokkenheid ook niet anderszins ervaren, onder meer door een gebrekkige communicatie. In het gunstigste geval zien zij de Regiovisie als een goed begin in de discussie en afstemming. Zij ervaren de Regiovisie voornamelijk als een intern georiënteerd bestuurlijk-ambtelijk schouwspel.

Over de organisatie van de regionale samenwerking doet Rijnconsult nog de volgende aanbevelingen:

- het versterken van de rol van de stuurgroep als platform voor discussie over de koers van de regio en de rol van de partijen daarin;

- het versterken van het uitvoeringskarakter van de regiovisie (minder vrijblijvend praten, meer doen)
- integratie van de regio-organisatie met de samenwerkingsorganisaties voor verkeer en vervoer (projecten Bereikbaarheid Assen-Groningen (BAG) en Stadsbestuurlijk Openbaar Vervoer (STOV)).

Uit de proces-evaluatie komt het beeld naar voren dat onverkort doorgegaan moet worden met de regionale samenwerking. Dit is de opstap geweest voor de beleidsinhoudelijke herijking voor de Regiovisie, die -met ondersteuning van het stedenbouwkundig bureau BVR (Riek Bakker)- eind 2003 afgerond zal zijn.

3. AANLEIDINGEN VOOR DE ACTUALISERING

Een van de afspraken was destijds om in 2003 een grote evaluatie te houden van de Regiovisie. Een aantal ontwikkelingen gaf aanleiding om een stap verder te gaan en de Regiovisie meteen na de evaluatie al te actualiseren en om de agenda opnieuw scherp te stellen:

- De regio Groningen-Assen is aangewezen als een van de zes nationale stedelijke netwerken. Dit vraagt van de regio een uitwerking van zijn rol op nationaal en noordelijk niveau. Op regionaal niveau vraagt het om het invullen van de gewenste differentiatie van de kernen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen en om een sterkere koppeling van deze stedelijke functies met de infrastructuur. Ook de ontwikkeling van het landelijk gebied van de regio als een regionaal park is daarbij aan de orde.
- De planvorming en besluitvorming rond de Zuiderzeelijn zijn gestart om ze te kunnen richten op realisering vanaf 2010. De realisatie ervan heeft voor de langere termijn een groot aantal consequenties voor de dynamiek en de inrichting van de regio, waar de regio een visie op dient te verwoorden.
- Sinds het begin van de regionale samenwerking zijn de ontwikkelingen snel gegaan, sneller dan in de Regiovisie zelf was voorzien. Dit geldt onder andere voor de groei van de bevolking, de gerealiseerde woningbouw, de uitgifte van bedrijventerreinen en ook de groei van het verkeer. Er moeten meer woningen worden gebouwd, waarvoor meer ruimte nodig is. Er is meer ruimte voor bedrijventerreinen nodig, er moet tijdig worden geïnvesteerd in verbetering van de infrastructuur (zie ook Bijlage 1). Dit vraagt van de regio een aanpassing van de programma's waarbij nadrukkelijk rekening gehouden moet worden met de wens om de regionale kwaliteiten te behouden. Daarbij is het noodzakelijk te bezien of de gemaakte keuzen nog steeds voldoen
- De regio moet een gebied zijn waar het goed wonen, werken en verblijven is voor bewoners en bezoekers. De ontwikkelingen dienen daarom vanuit het sociale perspectief een bijdrage leveren aan de leefomgeving. Belangrijk daarbij zijn de vergrijzing en daarmee samenhangend de eisen die vanuit de ouder wordende bevolking aan de woonomgeving en de voorzieningen worden gesteld. De uitwerking van deze sociale invalshoek is een opgave voor de planvorming, waarbij ook de burger nadrukkelijk bij betrokken zal moeten worden.
- De regio wordt geconfronteerd met nieuw Europees beleid op het gebied van water, natuur en landbouw. Ook zijn er de consequenties van met allerlei afspraken die op nationaal of internationaal niveau zijn gemaakt, bijvoorbeeld op het gebied van duurzame ontwikkeling. Hieraan wil de regio een eigen invulling te geven om een optimale bijdrage aan te kunnen realiseren. Het nieuwe waterbeheer voor de 21-ste eeuw en de uitwerking van de Europese Kaderrichtlijn maken niet alleen meer ruimte voor water nodig, maar ook herstel van de samenhang in de stroomgebieden op basis van zogeheten stroomgebiedsvisionen. Europese regels op het gebied van de ecologie (Natura 2000, Habitatrichtlijnen en Vogelrichtlijnen) geven aanleiding tot een steeds minder vrijblijvende aandacht voor landschap en natuurbescherming. Op dit moment stabiliseert de kwaliteit van natuur en landschap zich in de Ecologische Hoofdstructuur, daarbuiten neemt de kwaliteit nog steeds af. Om grotere nadruk te kunnen geven aan de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische structuren moet de huidige Regiovisie worden bijgesteld. Daarbij speelt ook de gewijzigde positie van de landbouw in bepaalde delen van het gebied een rol.
- Het rijk is zich aan het terugtrekken uit een aantal projecten op het gebied van onder andere de infrastructuur en de ecologische structuur. Het gaat hier echter om projecten die voor de regio van cruciaal belang zijn om de nodige kwaliteiten te kunnen waarborgen bij een toenemende dynamiek van verstedelijking en toename van de mobiliteit. De opgaven worden dan ook zwaarder omdat de

regio het meer van eigen kracht moet hebben. Voor de toekomst is het evenwel nodig dat de regio samen met het rijk en marktpartijen komt tot investeringsafspraken op basis van een gemeenschappelijke visie. Gezien de wijzigingen in de posities van de verschillende overheden is het noodzakelijk om tot duidelijke keuzen in programmatische ambities te komen. Ook zal gekeken moeten worden of er voldoende aandacht is voor uitvoeringsmogelijkheden. Er moet rekening mee worden gehouden dat de economische situatie in de loop van de tijd sterk aan verandering onderhevig is. Perioden van recessie wisselen immers af met perioden van groei en steeds zal de regio er adequaat op moeten reageren.

4. PROCES VAN DE ACTUALISERING

Het doel van de actualisering van de regiovisie was:

- inzicht te verschaffen in de actuele en te verwachten ontwikkelingen die voor de regio van belang zijn;
- het benoemen van de punten waarop de regiovisie vervolgens zou moeten worden aangepast om scherp te zijn voor de toekomst;
- het versterken van de samenwerking met belanghebbende partijen in de regio om tot een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de regio te komen;
- het versterken van het uitvoeringsgerichte karakter van de visie, mede door selectiviteit in programmatische ambities en sturing op uitvoering door regionale regie.

Het werkproces was erop gericht om in korte tijd een inhoudelijk integraal product te maken waar alle partners bij betrokken zijn maar ook de externe partijen goed in mee kunnen doen. Het projectplan van BVR was leidend voor de aanpak. In fase 1 en 2 van het actualiseringproces hebben vier themagroepen als opdracht meegekregen te kijken naar wat is er gerealiseerd, een aantal relevante ontwikkelingen te beschrijven en een visie neer te leggen hoe vanuit het thema invulling kan worden gegeven aan het stedelijk netwerk. De themagroepen hebben gerapporteerd in de vorm van

- een notitie waarin ontwikkelingen worden belicht;
- een visie op de ontwikkeling van de regio waarbij vanuit het thema wordt geoptimaliseerd (de zogenaamde "lefkarten").

De thematische uitwerkingen zijn vervolgens door een projectteam met ondersteuning van een redactie-team geïntegreerd tot een regionaal beeld. Naast dit ambtelijke traject zijn er gesprekken gevoerd met de Klankbordgroep Rijksvertegenwoordigers en de Klankbordgroep Maatschappelijke Organisaties en de Groene Coalitie.

Inmiddels bleek er sterke behoefte om, voordat er in de stuurgroep besluiten zouden worden genomen over bijstellingen in de koers voor de regio en de daarvoor benodigde organisatie, de raden en staten bij te gaan praten over de inzet van de regiovisie en bij hen te peilen welke wensen er leven op het gebied van de samenwerking in regioverband. Dit werd enerzijds ingegeven door de wisseling van raads- en statenleden na de gehouden verkiezingen in 2001 en 2002 maar anderzijds ook vanwege het ingevoerde duale stelsel. Van raden en staten mag niet alleen een zelfstandige meningsvorming op het gebied van de regionale ontwikkeling worden verwacht, maar ook dat zij een eigen verantwoordelijkheid nemen in het tot stand brengen van de regionale samenwerking.

5. RESULTATEN

Voor u ligt het concept-resultaat van de actualisering, de conceptnota "Regiovisie Groningen-Assen; sterk in het netwerk". Het rapport en bijbehorend convenant vervangen het rapport "Regiovisie Groningen-Assen; van visie naar uitvoering" (uit 1999). De volgende verschillen tussen beide rapporten zijn te benoemen:

Inzet

- De regio kiest nadrukkelijker een rol als stedelijk netwerk in nationaal en noordelijk verband en neemt de daarbij behorende verstedelijkingstaken op zich.
- De nieuwe regiovisie is een toekomstvisie in hoofdlijnen met een globaal programma en met een groot aantal opgaven die moeten worden uitgewerkt en gerealiseerd. Over enkele jaren zal er opnieuw moeten kunnen worden ingespeeld op veranderingen. Bovendien kan de concrete situatie op lokaal

niveau sterk van invloed zijn op het vinden van de beste oplossingsrichting. Binnen de gekozen regionale hoofdstructuur zijn meerdere ontwikkelingsrichtingen nog denkbaar.

- De nieuwe Regiovisie kiest nog nadrukkelijker dan zijn voorganger voor selectiviteit en verscheidenheid als kwaliteiten. Daarvoor is versterkte afstemming en samenwerking nodig.
- Deze Regiovisie biedt veel minder dan de vorige een vastomlijnd ontwerp op lokaal nivo. Er is nadrukkelijk voor gekozen om de opgaven te benoemen en de verantwoordelijkheden bij die partij te leggen die het meest direct betrokken is bij de realisatie van een bepaalde opgave.
- Er ligt een grotere taak bij de regio-organisatie om door middel van monitoren en evalueren na te gaan of de regio nog op de goede koers zit. Dit kan echter alleen worden bereikt met een daadkrachtige organisatie, een grote inzet van de partijen en een sterke regio die besluiten en afspraken goed beheert.
- Het uitvoeringsgerichte karakter is versterkt door
 - De regionale projecten te benoemen, waarop de regionale samenwerking en inzet van financiële middelen richt;
 - De invoering van een regionaal investeringsprogramma ter financiering van de benoemde regionale projecten; ten opzichte van het huidige regiofonds betekent dit programma een forse ophoging van de financiële inzet van de regiopartners;
 - De ontwerpogaven voor kern en gebieden te benoemen als uitvoeringsprojecten voor gemeenten provincies waarover regelmatig wordt gerapporteerd;
 - De communicatie binnen de regio over de uitvoering en de samenwerking met externe partijen wordt gezien als voorwaarde om tot uitvoering te komen.

Inhoudelijk

- Er zijn geactualiseerde programma's voor o.a. wonen en werken opgenomen, waarbij geconstateerd kan worden dat er verhoogde opgaven liggen voor de regio;
- De binnen stedelijke ontwikkelingen zijn belangrijke geworden;
- Om in de verstedelijkingsopgave te voorzien krijgen de schraaggemeenten een sterkere rol;
- De regio kiest voor een rol in het beheer en de ontwikkeling van het landelijk gebied van de regio;
- De sociale component heeft meer aandacht gekregen. Desondanks ziet de stuurgroep vooralsnog geen aanleiding om daar regionale sturing op te zetten maar het sociale thema te benoemen als belangrijk aandachtspunt bij de te maken uitwerkingen door provincies en gemeenten.

Opzet

De nota is opgesplitst in een visiedeel een uitvoeringsdeel. Het visiedeel geeft een lange termijnvisie op de toekomst van de regio en de daarbij te maken keuzen en uit te werken programma's. Het uitvoeringsdeel geeft een totaal overzicht van de projecten die de regio in de komende jaren oppakt en de uitwerkingen en plannen die door provincies en gemeenten worden uitgevoerd. Deze splitsing heeft enkele voordelen:

- het maakt de inzet op de uitvoering beter zichtbaar en hanteerbaar in de dagelijkse praktijk;
- het maakt zichtbaar dat er onderscheid is tussen een lange termijn verantwoordelijkheid om kwaliteiten in de regio te waarborgen en de activiteiten die voor de korte en middellange termijn nodig zijn;
- het uitvoeringsdeel kan eenvoudiger aangepast worden indien ontwikkelen daar aanleiding toe geven, zonder dat daarvoor een wijziging van de regiovisie nodig is.

6. RELATIE MET ANDERE PLANNEN

De regiovisie voor het gebied Groningen-Assen staat niet op zichzelf maar heeft een eigen plaats in de omgevingplanning.

- In het rijksbeleid is de Regio benoemd als nationaal stedelijk netwerk. De regiovisie vormt de basis voor investeringen van het rijk in het nationaal stedelijk netwerk en wordt zonodig inbracht in nieuwe planvormen van het rijk.
- De overheden langs de as Groningen-Amsterdam formuleren een gezamenlijke visie (Masterplan) op de ontwikkeling van de vier regio's aan de as, mede met het oog op het reguleren van de effecten van een mogelijke realisatie van een snelle vervoersverbinding. De afspraken die in dat kader worden gemaakt zijn kaderstellend voor de regio. Tegelijk vormt de regiovisie de basis dit masterplan.
- In noordelijk verband hebben de provincies en grote steden een gezamenlijke Koers op de Toekomst voor de ontwikkeling van Noord-Nederland. Deze vormt basis voor afspraken met het rijk tot 2007. De regiovisie geeft invulling aan de bundeling van activiteiten in een van de noordelijke economische kernzones.
- Op provinciaal niveau vindt de regiovisie een bestuurlijk en juridisch verankering in de provinciale omgevingsplannen van Groningen en Drenthe. Daarmee nemen de provincie de samen ingezette koers van de regiovisie als basis voor de uitoefening van de wettelijke taken en voor de uitvoering van het provinciaal omgevingbeleid.
- De gemeenten geven een doorvertaling naar een (inter)gemeentelijk structuurplan, naar plannen voor delen van hun gemeente en in bestemmingplannen voor afzonderlijke locaties. Deze plannen doorlopen de wettelijke planprocedure met mogelijkheden voor inbreng van belanghebbenden en burgers.

Naar de toekomst kijkend, waarin een wijziging van de Wet Ruimtelijke Ordening wordt verwacht, kan de Regiovisie worden beschouwd als aanzet voor een Structuurvisie die de basis vormt voor gebiedsvisionen en projectplannen.

7. BESLUITVORMING

Het voorliggende rapport "Samen sterk in het netwerk" zal in oktober 2003 worden verzonden aan de betrokken colleges van GS en B&W, met het verzoek de Raden en Staten hierover hun mening te vragen. In deze fase vindt ook externe consultatie plaats, waarbij de diverse belangengroeperingen om een mening wordt gevraagd. Verder zal er een telefonische meningspeiling onder het publiek in de regio worden gehouden. De stuurgroep zal de resultaten van deze meningsvorming bespreken, zodat de Raden en Staten in februari/maart 2004 een goed afgewogen definitief besluit kunnen nemen.

8. LEESWIJZER

De regiovisie bestaat uit 2 delen en een aantal bijlagen.

Het visiedeel beschrijft:

- de opgaven waar de regio voor staat
- de visie op de rol die de regio wil vervullen in nationaal en internationaal verband
- de keuzen die worden gemaakt om de regio voor de toekomst te profileren
- de punten waarop de regio de samenwerking inzet
- de organisatie van de samenwerking

Het uitvoeringdeel beschrijft:

- de uitvoering van de regionale programma's door provincies, gemeenten en derden
- de ontwerpogaven voor gebieden en stedelijke gebieden
- de regio-projecten
- de afspraken over financiering

De bijlagen geven nadere informatie over: ontwikkelingen en onderbouw van programma's.

BIJLAGE 1. ONTWIKKELINGEN IN DE REGIO

Bevolking en arbeidsmarkt

De bevolking in het Regiovisiegebied is in de periode 1997-2001 met ruim 16 duizend inwoners toegenomen tot 434 duizend. Dit zijn er ruim zeventienduizend meer dan indertijd verwacht werd.

Uit de *Regionaal-economische verkenningen 2002* blijkt dat de bevolking in Noord-Nederland in de periode 1997-2001 is toegenomen met 45 duizend waarvan ongeveer eenderde deel door natuurlijke aanwas en tweederde door migratie. Door de gunstige conjunctuur en de krappe arbeidsmarkt is de participatiegraad sterk toegenomen, met name onder vrouwen van 35-55 jaar (toename van 10 procent) en mannen van 55-65 jaar (7 procent). Hierdoor is de beroepsbevolking relatief gezien veel sterker gegroeid dan de bevolking en komt deze in Noord-Nederland eveneens uit op zo'n 45 duizend. De beroepsbevolking zal ook de komende jaren sterk groeien.

Wonen

De druk op de woningmarkt is door de groei van het aantal inwoners in de regio toegenomen en is door de start van de herstructurering extra versterkt. De nieuwbouw is in deze vijf jaar behoorlijk gehaald: 10.300 woningen ten opzichte van 9.600 als taakstelling. De herstructurering is iets achtergebleven: ruim 2.800 woningen ten opzichte van ruim 3.300. De woningvoorraad van de regio bedraagt nu ongeveer 190 duizend.

De provincies Groningen en Drenthe hebben de opgave voor woningbouw in hun beleid opgehoogd. Er blijkt een toenemende vraag naar zelfstandig wonen met aanvullend zorg. De transformatieopgave, de wens naar meer sloop en (vervangende) nieuwbouw, is groter gebleken.

Werken

De totale werkgelegenheid is in de periode 1996-2000 in de Regio Groningen-Assen gegroeid met bijna 22 duizend personen. Dit komt overeen met een groei van 11,7 procent. De zakelijke dienstverlening is de belangrijkste motor achter de werkgelegenheids groei. De Regiovisie van 1999 ging uit van een toename van 37 duizend nieuwe banen tot 2015. Dit betekent dat in vier jaar ruim de helft van de verwachte groei van het aantal banen is gerealiseerd. De regio ligt daarmee overigens nog wel iets onder het landelijke groeicijfer, namelijk 13,1 procent.

Deze relatief ruime arbeidsmarkt op bijna alle niveaus in de Regio Groningen-Assen is economisch gezien een belangrijke troef van de regio. Het aanwezige arbeidspotentieel is de laatste jaren voor bedrijven een steeds belangrijker vestigingscriterium geworden. Dit komt enerzijds door de krappe arbeidsmarkt in grote delen van Nederland, maar heeft ook te maken met de kennisintensivering van de economie. De regio moet hiervan kunnen profiteren

Op het gebied van bedrijventerreinen en kantoorlocaties zit de regio op het goede spoor. De concentratie van het aanbod op regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en kantoorlocaties en de gekozen opzet - deels gezondeerd/gemengd deels thematisch - moet worden voortgezet. Naast versterking van reeds aanwezige stuwende bedrijven en diensten is ook de werving van nieuwe stuwende bedrijven en diensten van belang voor de vitaliteit van de noordelijke economie.

Zowel vanuit de overheid als vanuit het bedrijfsleven wordt aandacht geschonken aan een kwalitatief goede bedrijfsomgeving. Door een kwalitatief goede terreinvoorraad kan de bestaande werkgelegenheid beter behouden worden, worden nieuwe investeringen gestimuleerd en wordt de bestaande ruimte beter benut. De revitalisering van bedrijventerreinen in het Regiovisie-gebied is opgepakt door gemeenten en provincies in samenwerking met het SNN. Revitalisering is een langdurig en kostbaar proces. Na afloop zal de borging van de kwaliteitseisen ondergebracht moeten zijn in een vorm van parkmanagement zodat kwaliteitsverbetering gekoppeld wordt aan kwaliteitsbehoud.

In de regio Groningen-Assen zijn (nog) nauwelijks 'uitschuifeffecten' vanuit de Randstad waarneembaar. Ook vanuit andere regio's en landen bleef de toestroom van nieuwe vestigingen relatief beperkt. Dit betekent dat nagenoeg de hele groei van het aantal vestigingen en werkzame personen moet worden toegeschreven aan autonome ontwikkelingen binnen de regio.

Mobiliteit en Infrastructuur

De ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn krachtiger geweest dan verwacht. Dit heeft een sterkere groei van het (auto)verkeer met zich meegebracht. De groei heeft zich het sterkst voorgedaan op de al zwaar belaste hoofdwegstructuur. Ondanks de Langman-maatregelen zal naar verwachting rond 2010 een bereikbaarheidsprobleem optreden op enkele wegen naar de stad Groningen, op het ringwegennet en in het bijzonder op en rond de Zuidelijke Ringweg Groningen. Daarnaast laat de kwaliteit van het openbaar vervoernet in en om Groningen en Assen al geruime tijd te wensen over.

Alle pijlen in de regio worden gericht op het verder verbeteren van de hoofdinfrastructuur, de zogeheten T-structuur. De beleidsinzet de afgelopen jaren heeft geresulteerd in een groot aantal projecten en maatregelen. In 2002 is een MIT-verkenningstudie naar het gewenste stadsgewestelijk openbaar vervoerssysteem afgerond en is de levensvatbaarheid hiervan aangetoond. Het gewenste systeem wordt aangeduid als het Kolibri OV-Netwerk.

De voortgang in studie en uitvoering van de kleinere lokale en regionale projecten loopt in het algemeen goed. De grotere, veelal met rijksgeld gefinancierde projecten ondervinden daarentegen vertraging. Het gaat hier om de realisatie van de 1^e fase Kolibri OV Netwerk, verbeteringen van de A7, de A28, de N33 en de N34 en de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Een belangrijke oorzaak hiervoor is de te lage prioriteit die het Rijk aan deze projecten geeft.

Een positieve uitzondering hierop is de verbetering van de Zuidelijke Ringweg Groningen, (1^e fase: Langman-maatregelen, uitvoering 2004-2007). Dit project ligt op koers. Het niet (op tijd) realiseren van het Kolibri OV-Netwerk en de verbeteringen van de hoofdinfrastructuur/T-structuur (samen vormen deze de ruggengraat van het verkeers- en vervoerssysteem in de regio) zet de bereikbaarheid van de regio onder druk. Het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio staat daarmee op het spel.

De verwachting is dat de uitvoering van de Langman-maatregelen enige jaren voldoende soelaas bieden om een acceptabel afwikkelingsniveau op de ringweg te behouden. De ruimtelijke ontwikkelingen rond de Zuidelijke Ringweg Groningen (nieuw stadsdeel Meerstad, bedrijven- en kantorenlocatie Eemskanaalzone, het Europapark en het bedrijventerrein Zuidoost, maar ook de woningbouwontwikkelingen in Hoogezand-Sappemeer, Roden en Leek) zullen er de komende jaren echter voor zorgen dat de verkeersdruk verder toeneemt. Het uitblijven van een meer structurele oplossing voor deze problemen zal consequenties hebben voor deze ruimtelijke ontwikkelingen. Na 2010 is de tweede fase ZRG aan de orde, waartoe in 2000 al een tracébesluit is genomen, de zogeheten C3-variant. Met het rijk is daarbij de afspraak gemaakt om daarover in 2007 een knoop door te hakken in samenhang met intussen uitgevoerde bereikbaarheidsmaatregelen, waaronder het stadsgewestelijke OV-systeem. Omdat dit in 2007 zeker niet volledig operationeel zal zijn, vormt de geplande evaluatie een probleem, terwijl de negatieve mobiliteitsontwikkeling doorgaat.

De verkenningstudie Ontsluitingsstructuur Noordwest Groningen. (o.a. ter ontlasting van de kernen langs de route) heeft geleid tot de aanbeveling om op termijn te een nieuwe wegverbinding Winsum-Groningen te realiseren, parallel aan de spoorlijn Groningen-Winsum en aantakkend op de oostelijke ringweg van Groningen. Tegelijkertijd is aanbevolen een studie te starten naar de verkeersproblematiek op de wegverbinding Zuidhorn-Groningen. Ook op de wegen van en naar het centrum van Assen worden afwikkelingsproblemen verwacht. Vooral het wegvak Peelo (Assen Noord) is nu al zwaar belast. Ook de aansluiting A28/N33 wordt een steeds groter verkeersveiligheids- en afwikkelingsknelpunt. Het flankerend beleid heeft in de regio met uitzondering van de gemeente Groningen nog weinig gestalte gekregen. In de gemeente Groningen wordt het parkeerbeleid als instrument ingezet in het gebied binnen het ringwegennet. Gebiedsgerichte aanpak van locatiebeleid staat nog in de kinderschoenen.



Voorlopig Ontwerp 1 oktober 2003

REGIO GRONINGEN-ASSEN

- SAMEN STERK IN HET NETWERK -



DEEL I
VISIE

Hoofdstuk 1 INLEIDING	3
Hoofdstuk 2 DE REGIO IN PERSPECTIEF	5
2.1 De regionale ambitie	5
2.2. De regionale agenda	6
2.3. De ruimtelijke hoofdkeuzen	7
Hoofdstuk 3 DE PROGRAMMA'S VOOR DE REGIO	9
A. HET STEDELIJK GEBIED (RODE NETWERK)	9
A.1 De programma's voor het stedelijk gebied	10
WONEN	10
WERKEN	12
MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR	14
A.2. Beschrijving profiel van de stedelijke centra	15
Stedelijk gebied Groningen-Haren	15
Assen	16
Hoogezand-Sappemeer	16
Leek-Roden	16
A.3. Regionale samenwerkingsinzet	17
B. HET LANDELIJKE GEBIED (HET GROEN-BLAUWE NETWERK)	19
B.1. Beschrijving van het landelijke gebied	19
B. 2 Beschrijving van het profiel voor deelgebieden	21
B.3. De samenwerkingsinzet	22
HOOFDSTUK 4. DE ORGANISATIE	23
4.1. UITVOERING	23
4. 2. COMMUNICATIE	23
4.3. SAMENWERKING	24
4. 4. FINANCIËN	24
4. 5. DE REGIO-ORGANISATIE	25
Bijlage 1 Bevolkingsontwikkeling en woningaantallen	27

Hoofdstuk 1 INLEIDING

Resultaten en ambities

De regio Groningen-Assen is een fantastisch gebied, gelegen in de luwte van de hectische Randstad en vlakbij de Waddenzee. Een gebied met afwisselende landschappen, met landbouw en natuur, met beslotenheid en ruimte. Een gebied met dorpen en steden, drukte en rust. Met topvoorzieningen en zorgopmaat, met respect voor traditie en ruimte voor vernieuwing.

De afgelopen jaren is er heel wat bereikt in de regio Groningen-Assen. Er is gewerkt aan de economische ontwikkeling en aan het verkleinen van de achterstanden op de arbeidsmarkt. Er zijn aantrekkelijke woonmilieus gerealiseerd. Er is een goed begin gemaakt met het opknappen van verouderde wijken. Er is gewerkt aan het beschermen van de landschappelijke kwaliteiten. Er zijn bijzondere voorzieningen totstandgekomen en spraakmakende evenementen georganiseerd. Er is op allerlei manieren werk gemaakt van de bereikbaarheid van en binnen de regio. De veelkleurigheid en de keuzemogelijkheden zijn de afgelopen jaren verder toegenomen.

In de regio Groningen-Assen wordt beter samengewerkt. De eerste Regiovisie Groningen-Assen 2030 en het bijbehorende convenant hebben de lijnen daarvoor uitgezet. Tegenwoordig wordt er gemakkelijker over grenzen heengestapt en ook de onderlinge afstemming van het beleid is beter geworden. Er kwamen gezamenlijke initiatieven en samen werden er tal van nieuwe plannen gemaakt. Ook landelijk is de positie van de regio in Noord-Nederland als nationaal stedelijk netwerk duidelijk onderstreept.

Bedreigingen en oplossingen

De wereld blijft veranderen en steeds moet er antwoord op nieuwe vragen komen. De regio Groningen-Assen kan de komende jaren beslist niet stil blijven zitten. Bestaande kwaliteiten zullen beschermd en verder uitgebouwd moeten worden. Voor de zwakke punten en de bedreigingen moeten er oplossingen komen. Denk bijvoorbeeld aan de watersystemen en de waterberging, de wijkvernieuwing en de toenemende mobiliteit.

De grootste bedreiging vormt de drastische teruggang in de economische groei van dit moment waarvan het nog onduidelijk is op welk moment er een ommekeer ten goede zal komen. De werkloosheid neemt weer toe, investeringen nemen af en er zijn bezuinigingen op vrijwel alle gebieden. De onzekerheden over de toekomst worden dan ook weer groter. Daarmee wordt het realiseren van de ambities van de regio moeilijker. Dit vraagt om meer selectiviteit, zowel bij het besteden van het geld als ten aanzien van de ambities.

Koppeling met kernzone

De regio Groningen-Assen neemt een bijzondere positie binnen Noord-Nederland in. Deze positie moet verder worden uitgebouwd. De regio heeft als 'stedelijk netwerk' een taak en een verantwoordelijkheid voor een veel groter gebied dan de regio alleen. De bundeling van de verstedelijking op noordelijk niveau leidt tot een forse verhoging van de verstedelijkingsopgave van de regio.

De regio kan zorgen voor een koppeling tussen de Europese kernzone waar de Randstad deel van uitmaakt, en Noord-Europa. Daarmee vervult de regio een schragende functie voor de Randstad. Kenmerken zijn de waarde van de regio als kenniscentrum en laboratorium in combinatie met ontspannen groene stedelijkheid. Dus zal de regio Groningen-Assen een directe en snelle verbinding met de Randstad nodig hebben via de Zuiderzeelijn. Op deze manier kan de regio zijn rol pas goed spelen. Ook al zorgt dat voor meer druk en betekent het een zwaardere opdracht.

Goede balans

Het uitvoeren van de opdracht vereist een goede balans tussen de stedelijke en landelijke gebieden en een specialisatie van de verschillende deelgebieden en kernen. De aanwezige kwaliteiten zullen moeten worden benut en benadrukt. Er zal aandacht moeten zijn voor een hechte structuur tussen de verschillende delen. De steden kunnen niet zonder het landelijk gebied, het landelijk gebied niet zonder de steden. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke zones die moeten zorgen voor samenhang, specificiteit en een snelle onderlinge bereikbaarheid. Een sterkere inzet en afstemming van de ruimtelijke ordening op het

Kolibri-project is dan ook noodzakelijk om er in de toekomst voor te zorgen dat de regio hoogwaardig en soepel kan blijven doorstromen.

Er zal ook sprake moeten zijn van een grotere selectiviteit. In de zogeheten T-structuur rond de internationale verbindingen moeten de grootste uitbreidings- en vernieuwingsopgaven worden geconcentreerd. Zo kan er optimaal worden gebruikgemaakt van infrastructuur en voorzieningen en ontstaan er goede mogelijkheden voor het stimuleren en realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Hierdoor kunnen in de landschappelijke gebieden vooral de cultuurhistorische, natuurlijke, recreatieve en agrarische kwaliteiten centraal blijven staan.

De regio Groningen-Assen maakt een keus voor de groei van de economie waardoor er voldoende banen komen om de achterstand nu eens écht in te lopen en deze sociale bedreiging weg te werken. Zoiets lukt niet zonder een uitstekend vestigingsklimaat met aantrekkelijke en goede (inter)nationaal bereikbare bedrijfs- en kantorenlocaties en topvoorzieningen op het gebied van onderwijs, medische zorg, cultuur, recreatie en detailhandel. Daarvoor is natuurlijk ook een gevarieerd aanbod aan woonmilieus noodzakelijk.

Meer op eigen kracht

De afgelopen jaren is er al veel op gang gekomen. Nu gaat het om het concretiseren van die ambities en plannen. Dat is een van de redenen om de visie en het programma regelmatig tegen het licht te houden. Bovendien is het een feit dat er zich juist op dit moment van concretisering grote veranderingen voor op het gebied van de middelen voordoen. Het rijk bezuinigt en trekt zich meer en meer terug en dus zal de regio meer op eigen kracht vooruit moeten zien te komen. Dit heeft een aantal consequenties:

- De regio zal nog sterker dan voorheen zijn ambities zelf moeten vaststellen, uitvoeren en handhaven. De Regiovisie moet vertaald worden in juridisch harde provinciale en gemeentelijke plannen. De organisatie, de sturing en het beheer moeten nog beter en meer resultaatgericht.
- Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Scherpere prioriteiten zijn noodzakelijk om de schaarse middelen zo goed en efficiënt mogelijk te besteden.
- De afstemming tussen de verschillende programma's, het zoeken naar synergie en de fasering en controle binnen de programma's zal veel aandacht moeten krijgen om zo concurrentie, versnippering van energie en verspilling te voorkomen.
- Verantwoordelijkheden moeten zoveel mogelijk worden neergelegd bij die partij die er de meeste belangen bij heeft en de realisatie op zich neemt.
- Er wordt een groter offer gevraagd van alle deelnemers om het Regiofonds substantieel op te hogen. Mogelijke partners zoals marktpartijen moeten tot samenwerking worden uitgenodigd zodat nieuwe geldstromen kunnen worden aangeboord. Denk hier bijvoorbeeld aan zogeheten PPS-constructies.
- In de toekomst zullen marktpotentie en marktpositie nog nadrukkelijker de bepalende factoren vormen bij het realiseren van de doelen die de regio zich stelt.

Gemeenschappelijk kader

De Regiovisie wil een gemeenschappelijk kader bieden. Het is een toekomstvisie in hoofdlijnen met een globaal programma en met een groot aantal opgaven die moeten worden uitgewerkt en gerealiseerd. Het gaat uiteraard om de hoofdlijnen. Over enkele jaren zal er opnieuw moeten kunnen worden ingespeeld op veranderingen. Bovendien kan de concrete situatie op lokaal niveau sterk van invloed zijn op het vinden van de beste oplossingsrichting.

Deze nieuwe Regiovisie kiest nog nadrukkelijker dan zijn voorganger voor selectiviteit en verscheidenheid als kwaliteiten. Het gaat om het feit dat hier vlak naast elkaar verschillende milieus voorkomen die geworteld zijn in unieke landschappen en het gaat om de kansen die de regio biedt voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van economie, wonen en verkeer. Met de Randstad op korte afstand en hiermee verbonden via een goede en snelle verbinding in de vorm van de Zuiderzeelijn.

Deze Regiovisie biedt veel minder dan de vorige een vastomlijnd ontwerp. Er is nadrukkelijk voor gekozen om de verantwoordelijkheden bij die partij te leggen die het meest direct betrokken is bij de realisatie van een bepaalde opgave. Regelmatig zal door middel van monitoren en evalueren moeten worden nagegaan of de regio nog op de goede koers zit. Dit kan echter alleen worden bereikt met een daadkrachtige organisatie, een grote inzet van de partijen en een sterke regie die besluiten en afspraken goed

beheert. De regionale partners zullen elkaar consequent aanspreken op de taak om de planuitwerking en -uitvoering op te pakken overeenkomstig de afgesproken regionale ambities.

Hoofdstuk 2. DE REGIO IN PERSPECTIEF

2.1 DE REGIONALE AMBITIE

De eerste Regiovisie Groningen-Assen 2030 werd in 1999 vastgesteld. Daarin koos de regio voor een ontwikkeling tot stedelijk netwerk. Niet lang daarna werd in het nationale ruimtelijke beleid de regio aangewezen als een van de zes (inter)nationale stedelijke netwerken.

In 2030 moet de regio een schakelrol vervullen tussen belangrijke stedelijke centra in Noordwest-Europa. Er ontstaat een noordelijke ontwikkelingsas tussen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg en verder richting Berlijn en Kopenhagen. Een snelle treinverbinding tussen Amsterdam en Groningen - en het doortrekken daarvan naar Duitsland - geeft een forse impuls aan deze ontwikkelingsas.

Keuze voor een ontwikkelingsprofiel stedelijk netwerk

De regio Groningen-Assen is als (inter)nationaal stedelijk netwerk onderdeel van deze as. Vanwege de ligging van de regio in een netwerk van nationale en internationale verbindingen wordt er samengewerkt met andere stedelijke netwerken op de as aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling, waarbij elke regio zijn eigen profiel heeft. Het biedt de regio Groningen-Assen enorme kansen hierin een belangrijke rol te spelen en in 2003 kiest de regio er opnieuw voor het ontwikkelingsprofiel van (inter)nationaal stedelijk netwerk tot uitgangspunt te nemen.

De regio vormt reeds de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland. De voorgestane ontwikkeling betekent een verdergaande bundeling van verstedelijking op noordelijk niveau. De regio zet in op de ontwikkeling van de eigen potenties vanuit de aanwezige sterke economische sectoren, maar ook vanwege het aantrekkelijke woon- en leefklimaat.

De keuze voor de ontwikkeling tot stedelijk netwerk betekent dat de regio ook een concurrerend alternatief vormt op de nationale schaal. De regio Groningen-Assen wil een goed werk- en ondernemingsklimaat bieden waarin zo mogelijk voor een ieder passende arbeid wordt geboden. Ook hoger opgeleiden moeten in het Noorden en in de regio Groningen-Assen volop emplooi vinden.

Keuze voor het behoud van kernkwaliteiten

De tweede keuze die de regio maakt, is die voor het behoud van de kernkwaliteiten. De regio beschikt over een groot aantal kwaliteiten. Denk onder andere aan:

- de combinatie van stedelijkheid en landelijkheid, stedelijkheid op menselijk maat, rust en ruimte, beslotenheid en openheid in een rijk geschakeerd en toegankelijk landschap
- de stad Groningen als metropool van het Noorden met een uitstekend voorzieningenniveau, de middelgrote stad Assen en overige stadjes en dorpen, alles binnen korte afstand van elkaar en goed bereikbaar
- de kwaliteit en diversiteit in woon- en werkmilieus
- de economische dynamiek van de regio als resultaat van kennisontwikkeling en innovaties
- een cultureel klimaat en een voorzieningenaanbod van nationale betekenis, internationaal georiënteerde architectuur

Om beide doelen waar te maken is een balans nodig tussen economie, bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze balans moet worden behouden, ook als de dynamiek in de regio toeneemt. De Regiovisie voorziet daarin.

2.2. DE REGIONALE AGENDA

De ambitie om te komen tot ontwikkeling van een nationaal stedelijk netwerk en de daarbij horende bundeling van de verstedelijking op nationaal en noordelijk niveau kunnen worden vertaald in een aantal opgaven.

Om te beginnen is er veel ruimte nodig, niet alleen voor nieuwe bouwlocaties, bedrijventerreinen en kantoren, maar ook voor natuur en waterberging. Aan de infrastructuur zullen de komende jaren hogere eisen gesteld worden en het openbaar vervoer - met name de railverbindingen - zullen sterker dan voorheen zijn stempel structureren.

De kernkwaliteiten waaraan de regio zijn kracht mede ontleent, moeten gerespecteerd en versterkt worden. Gebiedseigen natuurlijke en cultuurhistorische karakteristieken moeten hierbij serieus genomen worden. Het gaat kortom over kwantitatieve vragen, maar vooral ook over nieuwe kwaliteiten en de samenhang in investeringen die daarvoor nodig is. Dit levert de volgende regionale agenda op.

Economische ontwikkeling en (inter)nationale profilering

- aansluiting zoeken op internationale netwerken dankzij snelle verbindingen en samenwerking aangaan met stedelijke agglomeraties ten behoeve van een toekomstgerichte ruimtelijk-economische dynamiek
- regionaal faciliteren van de ruimtevraag van internationaal sterke economische segmenten en nieuwe vormen van bedrijvigheid
- nieuwe stedelijkheid met een internationaal karakter toevoegen, met name in Groningen als aanlandingsplaats van de (internationale) snelle treinverbinding met de Randstad (Dit krijgt zijn beslag in enkele stedelijke intensiveringszones met allure.)

Duurzame ontwikkeling

- een balans aanbrengen tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid binnen de regio en de instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige regionale omgevingskwaliteiten.
- investeren in toekomstgerichtheid door creatieve toepassing van technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer (o.a. verkeersgeleiding), nieuwe energiesystemen (o.a. decentrale energieproductie en -distributie) en informatie en communicatietechnologie (bv. "smart buildings")
- burgers en maatschappelijke partijen betrekken bij de uitwerking van de Regiovisie en plannen op regionaal, gemeentelijk en wijkniveau om optimale resultaten te bereiken

Verstedelijkingsopgave

- de regio in staat stellen om als nationaal stedelijk netwerk een meer dan evenredig deel van de verstedelijkingsdruk (ruimtedruk, toename van mobiliteit en milieudruk) van Noord-Nederland op te vangen
- een forse kwaliteitsimpuls in de bestaande stedelijke ruimte van Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer om tegemoet te komen aan de vraag naar kwaliteit van wonen, werken, voorzieningen en recreatie
- zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte in de vorm van onder andere selectief ruimtegebruik, intensivering van ruimtegebruik op goed bereikbare locaties en ontwikkelen van functiecombinaties
- een goede bereikbaarheid binnen de regio garanderen door hoogwaardig regionaal collectief vervoer, doorstroming van het autoverkeer, verkeersgeleiding en aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur
- de groei van de mobiliteit geleiden
- tot stand brengen van een goed samenspel van verstedelijking en infrastructuur die mobiliteit beperkt
- een belangrijke plaats toekennen voor de fiets bij het afwikkelen van de mobiliteitsvraag

Landelijke gebied als contramalm

- de landschappelijke kwaliteit en diversiteit binnen de regio te bewaken en nieuwe ontwikkelingen daarop af te stemmen
- voorkomen van aantasting van waarden in het landelijk gebied door ongebreidelde stedelijke uitleg langs infrastructuur

- investeren in een samenhangende ontwikkeling van een leefbaar landelijk gebied met beheersbare en natuurlijke waterhuishouding in de stroomgebieden, ontwikkeling van (ook nationaal beoogde) ecologische structuur; perspectief voor de landbouw binnen de ruimtelijke mogelijkheden, instandhouding van cultureel waardevolle landschappen

Ruimtelijke kwaliteit en identiteit

- het versterken van de identiteit van stedelijke milieus en landschappen op basis van gerichte strategieën, maatschappelijke debatten, ruimte voor vernieuwend ontwerp en experimenten
- zichtbaar houden van de geschiedenis van de regio en het laten dienen als inspiratie; bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen zo op elkaar afstemmen dat nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd
- samenhang tot stand brengen tussen de opgaven in het stedelijke gebied en in het landelijk gebied en de wisselwerking tussen stad en land (mal en conramal) vorm geven
- ontwikkeling van de openbare ruimte langs de hoofdinfrastructuur als regionale identiteitsdrager

Inspelen op demografische en maatschappelijke ontwikkelingen

- werken aan een regionaal dekkend aanbodpakket van (zorg)voorzieningen, realiseren van zorgvormen op maat en de bereikbaarheid van voorzieningen garanderen
- woonmilieus in nieuwbouw- en herstructureringswijken ontwikkelen die 'levensloopbestendig' zijn ('woon-zorgzones')
- de kennisinfrastructuur versterken en het aanbod voor hoger onderwijs optimaliseren, met name op het gebied van technologie, dienstverlening en gezondheidszorg

Samenwerking

Voor het realiseren van de ambities die uit de agenda spreken, en daaruit voortkomende opgaven is het absoluut noodzakelijk dat alle partijen in de regio samenwerken en samen de schouders onder het gezamenlijk tot stand brengen van programma's en projecten zetten.

2.3. DE RUIMTELIJKE HOOFDKEUZEN

De regio vindt dat het mogelijk is om uitvoering te geven aan ontwikkelingsopgaven en daarbij te voldoen aan de claims op de ruimte, het realiseren van de benodigde samenhang en synergie tussen de sectorale opgaven en met behoud van de kernkwaliteiten van de regio. Wel zijn daarvoor nieuwe strategische keuzes nodig. Voor het behoud en de versterking van de economische positie van de regio en de daarvoor noodzakelijke ruimtelijk-economische ontwikkeling maakt de regio drie hoofdkeuzes. Door deze keuzes te maken wordt gegarandeerd dat de aanwezige kernkwaliteiten niet alleen worden gerespecteerd, maar dat deze als troeven van de regio zelfs worden versterkt.

1. De regio Groningen-Assen kiest voor een ontwikkeling gebaseerd op specialisatie en complementariteit.

Binnen Nederland en Noord-Nederland:

De regio vervult een centrale rol op noordelijk en nationaal niveau. Deze rol van de regio Groningen-Assen moet worden versterkt. In deze regio is sprake van een concentratie van functies die een stevige basis geeft aan de noordelijke economie. De bundeling van de verstedelijking op noordelijk niveau leidt tot een forse verhoging van de verstedelijkingsopgave van de regio.

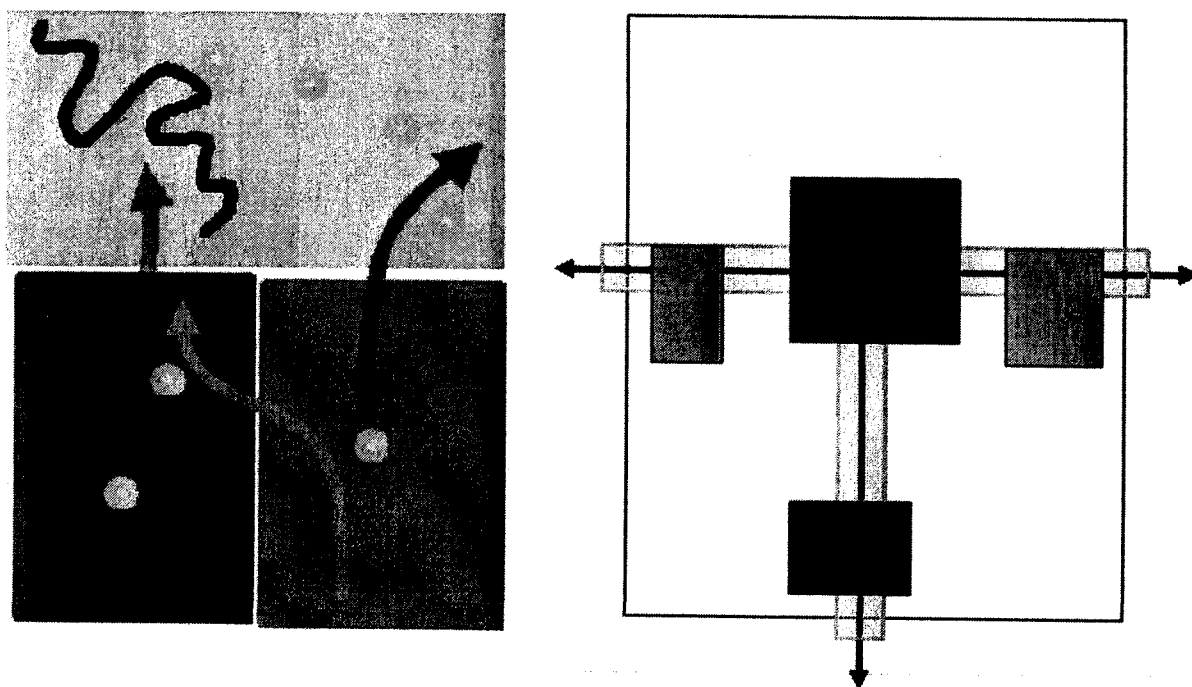
- De ontwikkeling als nationaal stedelijk netwerk op de noordelijke ontwikkelingsas betekent een forse toename van werkgelegenheid, verstedelijking en de daarbij behorende dynamiek. Dat wordt versterkt door het realiseren van de Zuiderzeelijn waardoor een nieuwe bereikbaarheidssituatie ten opzichte van de Randstad ontstaat. De regio gaat ervan uit dat er versterkte bundeling van verstedelijking en economische functies in de regio Groningen-Assen zal optreden als gevolg van marktontwikkelingen en afspraken tussen overheden (40 procent van de noordelijke verstedelijkingsopgaven).
- In vergelijking met andere noordelijke economische kernzones wil de regio Groningen-Assen zich onderscheiden door de ontwikkeling van stedelijke functies te faciliteren die bijdragen aan de rol van de regio in noordelijk, nationaal en internationaal verband. De basis daarvoor is reeds aanwezig. Dat

betekent dat de regio Groningen-Assen zonnodig met de regio's als het Eemsmond-gebied en de A7-zone gaat samenwerken om economische functies in te passen waarvoor andere locaties meer geschikt zijn (bijvoorbeeld functies met een groot ruimtebeslag of grote milieudruk).

Binnen de Regio:

- De aantrekkelijkheid van de regio wordt voor een deel bepaald door de gevarieerdheid van het gebied. In aansluiting op de marktwensen voor wonen en werken krijgen de steden in de regio elk hun eigen rol in het ontwikkelen van een complementair aandeel van het regionale aanbod van woon- en werkmilieus en voorzieningen.
- De stad Groningen vervult een centrale rol in de regio. De ruimte in de stad wordt selectief benut voor het ontwikkelen van stedelijke en groen-stedelijke woon- en werkmilieus. De stedelijke herstructurering en intensivering krijgen een belangrijke plaats. Groningen is de plek voor topvoorzieningen. De stad Assen biedt aanvullende stedelijke woon- en werkmilieus en voorzieningen, en intensiveert het bestaande stedelijke gebied, waarmee het stedelijke karakter van de stad wordt verhoogd. De andere gemeenten completeren het aanbod met groene woonmilieus en ruimer opgezette bedrijvenlocaties.

2. De regio Groningen-Assen kiest ervoor dat de ontwikkeling van het vervoersnet en de ruimtelijke inrichting in de regio zo op elkaar af te stemmen dat beide elkaar ondersteunen in de vorm van de T-structuur:



- De verstedelijking wordt gebundeld in de steden Groningen en Assen en in de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer. Dit draagt bij aan beheersing van de mobiliteit en van het energiegebruik. Het genereert vervoerswaarde voor hoogwaardige systemen en het voorkomt verstedelijking in het landelijk gebied.
- Een regionaal vervoerssysteem van hoge kwaliteit vormt de drager van de verstedelijking. Dit betekent een beperkt aantal hoogwaardige vervoersassen van hoge kwaliteit tussen de stedelijke centra en binnen de stedelijke centra.
- Binnen de technische en financiële mogelijkheden wordt de capaciteit van de regionale en stedelijke hoofdstructuur vergroot.

- De verstedelijking wordt maximaal ingepast in het bestaande stedelijke gebied. Verdichting van functies vindt plaats rond goed ontsloten intensiveringzones. Deze worden onderling goed bereikbaar gemaakt met een hoogwaardig openbaarvervoersnet.
- De ruimtelijke inrichting in de steden wordt afgestemd op het bevorderen van langzaam verkeer, het optimaal toeleiden van verkeer naar de zogeheten OV-knopen en het zo goed mogelijk benutten van een decentrale en duurzame energie-infrastructuur.
- Werk, regionale en bovenlokale voorzieningen en zorgfuncties worden gebundeld bij OV-knopen en intensiveringzones om de bereikbaarheid te garanderen en mobiliteit te reguleren. Werklocaties zullen in de meeste gevallen ook goed per auto ontsloten moeten zijn.

3. *De regio Groningen-Assen kiest ervoor de variatie van de landschappen te handhaven en de wisselwerking tussen de watersystemen en de functies natuur en landbouw te vergroten:*

- Het landelijk gebied van de regio wordt actief ontwikkeld tot een samenhangend en gevarieerd landschap waarin de waarden van natuur, landschap, water en landbouw centraal staan, en dat mogelijkheden biedt voor recreatief medegebruik voor het stedelijk netwerk. Het landelijke gebied is te beschouwen als de 'contramal' van de T-structuur waarin de verstedelijking wordt gebundeld.
- Naast de T-structuur geven de watersystemen in belangrijke mate de ruimtelijke inrichting aan. Bij locatiekeuzen voor stedelijke functies worden waardevolle delen ontzien. De doorsnijding ervan wordt zoveel mogelijk voorkomen dan wel verminderd. In de zones tussen de steden aan de A7 en aan de A28 wordt voldoende ruimte vrijgehouden om doorgang te bieden aan natuurlijke watersystemen en om een 'robuuste' ecologische structuur te realiseren. Het watersysteem wordt gereorganiseerd op basis van duurzaamheid door herstel van de samenhang in de stroomgebieden van de beken, door vergroting van de retentie in de bovenstroom en de middenstroom van de beken en door verbetering van de afstroming naar zee en versterking van de waterkeringen langs de boezem.
- De watersystemen zijn sturend voor de manier waarop natuur en landbouwfuncties zich verder kunnen ontwikkelen binnen de landschappelijke mogelijkheden. Er worden functiecombinaties ontwikkeld in de vorm van groen-blauwe zones (zone Eelderdiep/Peizerdiep-Reidiep, zone Hunze/Drentse Aa/Ee's).
- De schakelgemeenten in Groningen en de hoofdkernen in Drenthe hebben een grote rol om de leefbaarheid in het landelijke gebied te waarborgen.

Hoofdstuk 3 DE PROGRAMMA'S VOOR DE REGIO

In het Perspectief op de regio is aangegeven dat de regio zich wil ontwikkelen tot (inter)nationaal stedelijk netwerk en welke kernkwaliteiten daarvoor moeten worden versterkt. De ontwikkelingsopgave is vervolgens in grote lijnen ruimtelijk wordt vertaald: namelijk door bundeling van functies in de T-structuur en door de karakteristieken van landschappen en kernen als uitgangspunt te nemen. Dit hoofdstuk geeft in grote lijnen de programma's voor het stedelijk gebied (de mal') en het landelijk gebied (de "contramal") aan en benoemt de regionale samenwerkingsinzet.

A. HET STEDELIJK GEBIED (RODE NETWERK)

Het stedelijk gebied (T-structuur of rode netwerk) van de regio wordt gevormd door de beide steden Groningen en Assen en de schragende kernen Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer, die verbonden zijn met de hoofdinfrastructuur van spoor en hoofwegen (met name de A7 en de A28).

De opgave voor het stedelijk gebied is om te komen tot inpassing van een hoge verstedelijkingsopgave en daarbij tegelijk ervoor te zorgen dat er een kwalitatieve meerwaarde ontstaat door:

- Onderscheidende kwaliteiten in elk van de stedelijke centra tot stand te brengen die samen gaan voorzien in de marktvraag naar woon- en werklocaties en benodigde voorzieningen;

- Bij de locatiekeuzen en inrichting van gebieden het draagvlak voor hoogwaardige vervoerssystemen te vergroten, rekening te houden met de belangen van water en landschap en te zorgen voor een goede wisselwerking met omgeving;
- Het tot stand brengen van vervoerssysteem dat in staat is nog een forse groei van de mobiliteit op te vangen en de bereikbaarheid van werk en voorzieningen garandeert.

Deze paragraaf beschrijft wat deze opgave betekent voor de afzonderlijke programma's voor wonen, werken en mobiliteit, welke rol de afzonderlijke stedelijke centra in het netwerk innemen en welke samenwerking binnen de regio noodzakelijk is. De opgaven voor sociale kwaliteit en toerisme zijn daarbij geïntegreerd.

A.1 DE PROGRAMMA'S VOOR HET STEDELIJK GEBIED

WONEN

De regio Groningen-Assen wil zorgen voor een voldoende en gevarieerd aanbod aan aantrekkelijke woningen en woonomgevingen is voor elk huishouden in de regio. Zo'n gevarieerd aanbod houdt bijvoorbeeld in: kleine en grote woningen, voor hoge en lage inkomens, koopwoningen en huurwoningen, woningen geschikt voor ouderen en voor jongeren, woningen dichtbij de voorzieningen in de stad of in het groene buitengebied. De veranderingen in de vraagkant van de woningmarkt leiden tot bijstelling van de woningbouwopgaven en kwaliteiten in de regio.

Voor het thema wonen wordt de volgende strategie gevolgd:

Meer stedelijk wonen

De woonconsumenten blijken weer steeds meer waardering te hebben voor de stedelijke woonmilieus. Het concentreren van nieuwe woningen zullen in en bij de twee gebieden Groningen-Haren en Assen speelt daarop in. In het geplande bouwprogramma moet er voldoende aandacht zijn voor de huursector (met name het meergezinssegment) voor de huisvesting van ouderen en jongeren.

Transformatie van steden

Om in de stedelijke vraag te voorzien worden de bouw mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied zoveel mogelijk benut. De kwalitatieve vernieuwing van de bestaande woningvoorraad vormt een belangrijke opgave voor het realiseren van een aantrekkelijk en passend woonmilieu. Daarnaast worden bijvoorbeeld verouderde bedrijventerreinen herontwikkeld als woongebied.

De gemeenten nemen het herstructureringsprogramma (sloop-nieuwbouw, transformatie, upgraden van de voorraad) krachtig ter hand. Dit vergt een grote inzet van veel partijen en blijkt bijzonder kostbaar, maar het leidt tot uitstekende resultaten. In totaal gaat het tot 2020 om bijna 20.000 te vernieuwen woningen.

Nieuwbouw

Aanvullend op de stedelijke transformatie worden nieuwe bouwlocaties ontwikkeld aan de randen van Assen, Groningen, Hoogezand-Sappemeer en bij Leek/Roden, alle in de T-structuur gelegen.

De schakelgemeenten in Groningen en de Drentse kernen voorzien in de woonvraag naar dorps- en landelijk wonen. De totale nieuwbouwopgave in de regio bedraagt tot 2020 bijna 43.000 woningen.

Investeren in landschap voor toekomstige woningbouw

Bezien vanuit de markt is bouwen in 'dorpse' en landelijke woonmilieus in het westelijke en zuidelijke deel van de regio het meest aantrekkelijk. Anderzijds zijn de ruimtelijke mogelijkheden daar beperkt door waarden van natuur en landschap en bieden de noordoostelijke en de zuidoostelijke helft meer ruimtelijke mogelijkheden. Met name het zuidoostelijke deel van de regio vergt extra investeringen in het landschap om een voor de regio aantrekkelijk woonmilieu te kunnen bieden en daarmee een sterke positie op de woningmarkt te verwerven

Sociale kwaliteit in plannen

De regio vindt dat bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen expliciet aandacht moet worden besteed aan sociale componenten zoals kinderopvang, ouderenhuisvesting, speelvoorzieningen,

woonzorgvormen en onderwijs. Bij herstructureringsoperaties zullen gemeenten de bestaande sociale infrastructuur en sociale relaties onderdeel van de planvorming laten uitmaken.

Afstemming van woonvormen op nieuwe leefpatronen en vergrijzing:

Een van de uitvloeisels van de vergrijzing is een sterk individuele vraag naar zorg gekoppeld aan zelfstandig wonen. De ontwikkeling van zogeheten woon-zorgzones kan hierop een antwoord zijn (dit betekent dat er (rolstoel)toegankelijke woningen en zorgwoningen moeten worden ontwikkeld waar 24-uurszorg kan worden geboden).

Woningbouwopgave voor de komende jaren voor de verschillende gemeenten in de periode 2002-2019

	Woningbouwopgave	%	Vervangende nieuwbouw	Toevoeging	%
Groningen (incl. Haren, Ter Borch, Meerstad Slochteren)	27.400	46%	10.400	17.000	40%
Assen	10.400	17%	2.000	8.400	20%
Hoogezand-Sappemeer	7.600	13%	2.500	5.100	12%
Leek/Roden	6.000	10%	1.100	4.900	11%
Overig Noordenveld	600	1%	100	500	1%
Tynaarlo	2.000	3%	400	1.600	4%
Slochteren	600	1%	100	500	1%
Schakelgemeenten	5.800	10%	1.000	4.800	11%
Totaal	60.400	100%	17.600	42.800	100%

*) De gemeente Slochteren heeft buiten het regiovisie-gebied nog een woningbouwopgave van 300 woningen.

Aan de hand van monitoring van de werkelijke ontwikkelingen zullen deze cijfers van tijd tot tijd worden aangepast.

Verdeling van de kwalitatieve woningbouwopgave over de kernen (met name na 2010)

	Groningen / Haren	Assen	Leek en Roden	Hoogezand- Sappemeer	Schakelgemeenten Hoofdkernen Drenthe
Centrum stedelijk plus	++				
Vooroorlogs	++	+			
Naoorlogs compact	++	+			
Naoorlogs grondgebonden	++	++			
Groen-stedelijk	++	++	++	++	
Klein-stedelijk (groen)		++	++	++	
Centrum-dorps			++	++	++
Landelijk wonen					++

Elk van de kernen heeft bij het aanbieden van woonmilieus een specifieke taak en stemt de bouwopgave daarop af. Op het gebied van groen-stedelijke woonmilieus zijn locaties gedeeltelijk uitwisselbaar.

WERKEN

In de regio Groningen-Assen zullen er voor iedereen werk, voorzieningen en zorg aanwezig, bereikbaar en toegankelijk moeten zijn. Voor de lange termijn gaat de regio vooralsnog uit van een gemiddelde economische groei van 2 procent per jaar. Er moet dan ook voldoende ruimte aanwezig zijn om de economie in de regio zich goed te kunnen laten ontwikkelen.

Voor het thema werken wordt de volgende strategie gevolgd:

Aansluiting op netwerken

De regio draagt zorg voor het handhaven en uitbouwen van een aantal hoogwaardige multimodale verbindingen. Deze zorgen ervoor dat de regio deel uitmaakt van internationale logistieke netwerken om kennis, diensten en producten uit te wisselen. Het gaat o.a. om: Teleport, Zuiderzeelijn, Groningen Airport Eelde, Rail Service Centrum, Eemshaven, en de Ems-as in Duitsland.

Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid (locatiebeleid)

De regio wil binnen de steden ruimte creëren voor nieuwe economische bedrijvigheid, die zal ontstaan uit aanwezige sterke sectoren en vanuit de regio gevestigde kenniscentra en technologiecentra, waaronder de Rijksuniversiteit. Potentiële groeisectoren zijn: informatica en telematica; biomedische technologie; maatschappelijke zorg ('Health valley'); energie ('Energy valley'); zakelijke en maatschappelijk dienstverlening (bovenregionaal niveau).

Daarnaast houdt de regio ruimte beschikbaar voor de economische sectoren als industrie, handel en transport. Zo kan worden voorkomen dat de regio door een eenzijdige economische structuur te kwets-

baar wordt bij nieuwe ontwikkelingen. Speciale aandacht krijgen: vervoer en logistiek, hoogwaardige procesindustrie (Hoogezand-Sappemeer), toerisme en recreatie.

De ontwikkeling van locaties in de steden voor de aanwezige en nieuwe economische functies en voorzieningen dient op regionaal niveau te leiden tot een samenhangend en bereikbaar aanbod, goed ingepast in de T-structuur. Er moet een relatie worden gelegd met de ontwikkeling van nieuwe infrastructurele knooppunten.

Nieuwe dynamiek in steden

Op goed bereikbare locaties aan de hoofdinfrastructuur en op OV-knopen in de steden worden bedrijven en maatschappelijke voorzieningen gebundeld. Daarvoor is nodig dat verouderde bedrijvenlocaties worden geherstructureerd tot nieuwe stedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Door uitplaatsing van bedrijven ontstaat er ruimte voor nieuwe functies met hogere dichtheden en combinatie en integratie van wonen, werken en mobiliteit. De herstructurering van de stationsgebieden van Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer (stadshart en station) van groot belang en vragen om forse investeringen.

Regionale terreinen

Er worden gezamenlijk regionale locaties ontwikkeld waar ruimte is voor bedrijven en voorzieningen die op regionale en bovenregionale schaal opereren. Binnen de regio worden voor grootschalige ontwikkelingen en daaraan gekoppelde detailhandel locaties gekozen die goed ontsloten zijn in het regionale hoofdnetwerk van infrastructuur en openbaar vervoer. Enkele daarvan worden als gespecialiseerde themalocaties ontwikkeld. Het grootste deel van het aanbod zal als gemengd terrein worden aangeboden. Ontwikkelingen die een gemeente- en regiogrensoverschrijdende functie hebben, moeten interprovinciaal worden afgestemd.

Intensief ruimtegebruik

De ontwikkeling van locaties en de revitalisering van bestaande terreinen wordt aangegrepen om deze bedrijventerreinen duurzaam in te richten en het grondgebruik te optimaliseren. Bij het beheer zal bedrijventerreinmanagement een belangrijke rol vervullen.

Kantorenlocaties

Bij voortzetting van de huidige trend (basisscenario ETIN) wordt de benodigde toevoeging van kantoorruimte geraamd op 30.000m² kantoorvloeroppervlakte per jaar voor de hele regio. Tot 2020 moet ca 600.000 m² kantoren ontwikkeld worden.

In de steden Groningen en Assen zijn voldoende mogelijkheden om in te spelen op de behoefte aan kantoorruimte. Een belangrijke rol is weggelegd voor de stationsgebieden in Groningen en Assen en het Europark waar minimaal 330.000 m² kantoren kan worden ontwikkeld. Er is voor de korte en middellange termijn dus voldoende ruimte. Hiervoor is echter wel een omvangrijke herstructureringsinspanning vereist. Verder zijn de intensiveringszones langs de hoofdinfrastructuur in Groningen en Assen in beeld.

Mocht de vraag nog groter worden dan nu is ingeschat (totaal 900.000 m² tot 2020) kan er aanvullende kantoorruimte worden gevonden in Groningen (200.000 m²) en Assen (100.000 m²).

Eerder aangewezen regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en aanvullend te plannen.

gepland in	'97-2010	kwaliteit	tot 2020	Waarvan nog te plannen	na 2020
Groningen				100 ha	200 ha
Eemspoort	70 ha	gemengd			
Meerstad	50 ha	hoogw.	100 ha		
Westpoort	150 ha	hoogw./gem.	100 ha		
Tynaarlo					
Kranenburg zuid		top/hoogw.	25 ha		
Assen				50 ha	105 ha
Assen-Noord	100 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Assen-Zuid	20 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Haren					
Nesciolaan	10 ha	top	10 ha		
Hoogezand/Slochteren	50 ha	gemengd	30 ha	30 ha	40 ha
Leek/Roden	20 ha	hoogw./gem.	20 ha	20 ha	
GAE	10 ha	hoogw./gem.	15 ha		
Totaal				200 ha	420 ha

MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

De opgave is en blijft een goede bereikbaarheid voor de gehele regio te garanderen en de gebiedsspecifieke kwaliteiten te behouden. Zonder krachtig nieuw verkeers- en vervoersbeleid dreigt de bloedsomloop van de regio rond 2010 vast te lopen. Zo zal dan ondanks de Langman-maatregelen op de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen en aantakende gebieden een bereikbaarheidsprobleem optreden. Het sociaal-economisch functioneren van de gehele regio staat daarmee op het spel. De regio zet de volgende maatregelen in om de regio bereikbaar te houden:

Voor het thema mobiliteit en infrastructuur wordt de volgende strategie gevolgd:

Gebundelde verstedelijking

Uitgangspunt in het verkeers- en vervoersbeleid is een gebundelde ontwikkeling van wonen en werken in de belangrijkste stedelijke centra en langs de hoofdtransportassen A7 en A28. Deze T-structuur biedt goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer en voor bundeling van verkeersstromen op de hoofdwegen. Een versterkte relatie tussen verstedelijking en mobiliteit kan ook nieuwe financieringsmogelijkheden opleveren.

Aansluiten op (inter)nationale netwerken

Voor een goede ontwikkeling van de regio is de aansluiting op (inter)nationale netwerken van essentieel belang. Ingezet wordt op de realisatie van een hogesnelheidsverbinding met de Randstad door middel van de Zuiderzeelijn (zie kader p. 15). Verder wil de regio komen tot een zodanige verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl dat deze uitgebouwd wordt tot CEMT klasse Va. De regio zet zich in voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter. De luchthaven levert een bijdrage aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder.

Bereikbaarheidsstrategie Groningen-Assen

Om de agglomeratie Groningen haar functie als motor van de regio te kunnen laten houden zijn ingrijpende maatregelen nodig, die zoveel mogelijk in onderlinge samenhang moeten worden genomen.

Voor de hoofdwegenstructuur dient voor de korte termijn meer dan voorheen te worden ingezet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur in de vorm van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement. Voor de langere termijn zijn ingrijpende aanpassingen in de A7 en de Zuidelijke Ringweg in Groningen nodig.

Verder zal gezocht moeten blijven worden naar maatregelen om de druk op het ringwegennet rond de stad Groningen en binnen Assen evenwichtiger te verdelen.

Daarnaast valt te overwegen het huidige regionale hoofdwegennet (als secundaire structuur) selectief op te waarderen, zoals de N33 (Assen-Zuidbroek).

Het flankerend beleid van het BAG-pakket legt het accent op een gebiedsgerichte aanpak met aandacht voor vervoermanagement, parkeerbeleid, aanleg van transferia plus /P+R-citybus en het bevorderen van het fietsgebruik en multimodaal vervoer.

Ontwikkeling hoogwaardig OV-netwerk (Kolibri)

Voor de hele regio wordt een 'kwaliteitssprong' in het openbaar vervoer voorgesteld. Op deze manier blijft de hoofdinfrastructuur beschikbaar voor het economisch essentiële autoverkeer en wordt het verblijfsklimaat in de steden verbeterd.

Vanwege de relatief lage bevolkingsdichtheden stelt de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer een aantal eisen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Een hoogwaardig systeem kan alleen ontwikkeld worden door in te zetten op een bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen op voor het openbaar vervoer gunstige knooppunten in het netwerk.

Het Kolibri OV Netwerk zal in combinatie met de weginfrastructuur de gewenste structurerende en dragende werking moeten bieden. De huidige spoorlijnen worden hierbij beschouwd als de dragende verbindingen in het OV-netwerk.

Het Kolibri-project bestaat uit de volgende elementen:

- doorkoppelen van bestaande regionale spoorlijnen en frequentieverhoging op de lijn Groningen-Assen; introduceren van een zogeheten light-train op deze lijn
- heropenen van de spoorlijn naar Veendam
- toevoegen van een aantal stations langs deze lijnen
- introduceren van de light-train (het 'vertrammen') op vooralsnog twee OV-assen in de stad Groningen
- invoeren van hoogwaardig busvervoer op zware stedelijke en regionale vervoersrelaties
- aanleggen van nieuwe transferia in en rond Groningen en Assen
- onderzoek naar verbeteringen op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden

De uitvoering van Kolibri zal gefaseerd plaatsvinden waarbij in de eerste fase het accent ligt op de verbinding Groningen-Assen en de (voedende) verbindingen vanuit de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer.

Schakelen land en stad

De zogeheten schakelgemeenten vormen hier de schakel tussen het landelijke gebied en het mobiliteitsnetwerk in het stedelijk gebied. Daartoe zullen in de kernen voorzieningen in de vorm van OV-knopen worden ingericht of zonodig uitgebreid.

A.2. BESCHRIJVING PROFIEL VAN DE STEDELIJKE CENTRA

STEDELIJK GEBIED GRONINGEN-HAREN

Het gebied in en rond de stad Groningen vormt de centrale kern van de T-structuur en is tevens de economische motor van de regio. In dit belangrijkste stedelijk gebied van Noord Nederland bestaat een goede balans tussen enerzijds een sterke ontwikkeling van voorzieningen en economie – voorbeelden van het laatste zijn de regionale kantoren- en bedrijventerreinen Europapark en Westpoort - en anderzijds aantrekkelijke stedelijke woonmilieus en een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

Deze positie van Groningen vereist een goede bereikbaarheid vanuit de overige delen van Nederland en Noord-Duitsland, het ontwikkelen van multimodale knooppunten zoals bij het Europapark en het Stationsgebied voor kantoren en publieksaantrekkelijke functies en de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen langs de hoofdautostructuur. Tevens wordt de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen doorgezet. Het realiseren van het Kolibri-project en het concentreren van voorzieningen, werkgelegenheid en wo-

nen in hogere dichtheden rond deze tracés moeten als uitgangspunt gehanteerd worden. Nadrukkelijk wordt gestreefd naar het intensief benutten van de stedelijke ruimte en functiemenging. Het faciliteren en uitbouwen van de topvoorzieningen is essentieel voor de positie van de stad en daarmee voor de kwaliteit van de regio. Wijkvernieuwing en herstructurering blijven veel aandacht krijgen en naast transformatiegebieden worden er binnenstedelijke locaties ontwikkeld voor stedelijke woonmilieus.

Aan de randen van het stedelijk gebied (Meerstad en Ter Borch) en rond Haren worden meer groenstedelijke woonmilieus gerealiseerd met een eigen identiteit in samenhang met landschaps- en natuurontwikkeling aan de zuid-, oost- en westkant van het stedelijk gebied.

ASSEN

Assen ontwikkelt zich als de tweede stad van de regio als een van de twee polen in de as Groningen-Assen. Naast Groningen krijgt de stad de rol om te voorzien in de behoefte aan stedelijke uitbreiding op het gebied van wonen, werkgelegenheid, voorzieningen en zorg. De groei van Assen zal versterkt worden doorgezet. Assen legt zich in afstemming met Groningen toe op regionale voorzieningen, hoger onderwijs en functies en stuwende bedrijven die zich aangetrokken voelen door het groene en sportieve imago van Assen.

Op het gebied van wonen neemt Assen een groot deel van de meer stedelijke woningmarkt op zich. Zonodig zal de stad een extra regionale taakstelling op zich nemen. Bijvoorbeeld als Groningen de grenzen van opname in stedelijk gebied en uitbreiding binnen de waardevolle landschappen heeft bereikt.

Assen krijgt de komende jaren een stedelijker identiteit. De ruime opzet van de stedenbouwkundige structuur biedt mogelijkheden voor verdichting. Ook de benodigde stedelijke uitbreiding zal zo compact mogelijk worden aangelegd.

HOOGEZAND-SAPPEMEER

De kern Hoogezand-Sappemeer heeft als schraaggemeente de potentie om zich te ontwikkelen als een stad aan het stedelijk netwerk, zowel gericht op Groningen als op het gebied aan de oostkant van de regio.

De upgradering van het centrum en het benutten van de aanwezige aantrekkelijke en specifieke elementen bij de toekomstige ontwikkelingen worden voortgezet. De stationslocaties krijgen een meer bijzondere rol en positie in functionele en ruimtelijke zin. Zij leveren een bijdrage aan het Kolibri-project en ze kunnen fungeren als koppelpunt naar de bestaande stad en de nieuwe uitbreidingen. Binnen de regio biedt Hoogezand-Sappemeer ruimte voor groene woonmilieus in verschillende kwaliteiten. De wijkvernieuwing en herstructurering van de bestaande woonwijken wordt sterk doorgezet.

Hoogezand-Sappemeer blijft met zijn regionale bedrijventerreinen een sterke positie houden. Er wordt een nieuw terrein aan het Winschoterdiep gerealiseerd en het gebruik van de bestaande terreinen wordt geïntensiveerd en gerevitaliseerd. Vrijkomende locaties worden benut voor nieuwe bedrijvigheid.

De groen-blauwe zone Zuidlaardermeer-Schildmeer moet worden uitgewerkt en uitgevoerd. Het wordt een van de landschappelijke dragers van de regio. De randen kunnen worden benut voor het ontwikkelen van groene woon- en werkmilieus. In aansluiting op deze zone wordt het landschap aan de zuidkant van Hoogezand-Sappemeer 'voorgesorteerd' voor toekomstige woningbouw. De verbetering van de marktsituatie die hier het gevolg van is kan aanleiding zijn om de regionale opgaven voor Hoogezand-Sappemeer op termijn te verhogen.

LEEK-RODEN

De kernen Leek en Roden ontwikkelen zich met een gezamenlijke schragende functie voor Groningen en fungeren als een soort brug richting Drachten. Binnen de regio bieden Leek en Roden ruimte voor groene woonmilieus en regionale bedrijventerreinen waarvoor de ruimte in Groningen te schaars wordt geacht.

Om de positie als schragende kern te kunnen invullen en om de noodzakelijke bijdrage te leveren aan het ontwikkelen en instandhouden van een hoogwaardig OV-netwerk richting Groningen krijgen de kernen een regionale woningbouwopgave, waarbij samenhang tussen Leek en Roden van belang is.

Een sterk gewijzigde bereikbaarheidssituatie binnen de regio, kan aanleiding zijn om de regionale stedelijke opgaven voor Leek/Roden op termijn te vergroten. Dit kan het geval zijn als er een snelle ver-

binding met Groningen zou worden gerealiseerd bij aanleg van de Zuiderzeelijn of met een hoogwaardige verbinding via het Kolibri OV-Netwerk.

A.3. REGIONALE SAMENWERKINGSINZET

1. Regionale programmering van de bouw- en de herstructureringsopgaven

De regio staat voor een forse (her)bouwopgave. Daarvoor worden in de 12 gemeenten locaties ontwikkeld en op de markt aangeboden. In Groningen is nadrukkelijk sprake van stedelijke woonmilieus, in de schraaggemeenten suburbane woonmilieus en in overige gemeenten landelijker wonen. Elk met een eigen karakteristiek als wonen aan water, wonen in groen, borgwonen, enz.

Er zal een zorgvuldige fasering en afstemming moeten plaatsvinden bij de woningen die in een bepaalde periode gerealiseerd worden. Een veel te hoog of veel te laag tempo in sommige gebieden kan de markt in de regio behoorlijk beïnvloeden. Dit geldt net goed zo voor onevenwichtigheid in het aanbod van woonmilieus. De gevolgen hiervan zullen niet alleen groot zijn voor de beoogde regionale ambities, maar de marktpositie van de regio en zijn financiële positie.

De regio zet zich in voor regionale afstemming van de programmering van de woningbouw, en volgt de regionale marktpraak en faseert of versnelt zonodig de ontwikkeling van locaties.

2. Voorinvesteren in landschap voor woningbouw

De ontwikkeling van nieuwe stedelijke uitleglocaties vraagt een forse inzet op het geschikt te maken van het landschap voor toekomstige woningbouw. Dat is met name het geval bij Hoogezand-Sappemeer (zuid).

Indien de benodigde inspanning van de gemeente haar mogelijkheden overschrijdt kan de gemeente een beroep doen op de regionale inzet. De gemeenten verkennen de mogelijkheden van gezamenlijke grondbeleid om de risico's van investeringen te verminderen.

3. Samenwerking aan ontwikkeling en exploitatie regionale bedrijvenlocaties

Het doel is om regionale samenwerking voor ontwikkeling, exploitatie en beheer van bedrijventerreinen tot stand te brengen die in staat is marktgericht te opereren tussen overheid en bedrijfsleven en de belangen van beide te waarborgen. De samenwerking leidt tot bedrijvenlocaties die aansluiten op markt wensen, organisaties voor parkmanagement op bedrijventerreinen en een effectieve werkwijze voor ontwikkeling en acquisitie van werkgelegenheidsprojecten.

Met het regionaal aanbod aan locaties treedt de regio gezamenlijk naar buiten op.

4. Gezamenlijk investeren in Bereikbaarheid

Het garanderen van de bereikbaarheid van de regio kan alleen als de regiopartijen samen investeren in maatregelen voor verbetering van de hoofdinfrastructuur (Maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen) en het realiseren van een hoogwaardige OV-netwerk (Kolibri).

In samenhang met beide projecten wordt er op regioniveau een integraal locatiebeleid ontwikkeld. Flankerend beleid zorgt voor een gebiedsgerichte aanpak van vervoermanagement, parkeerbeleid, aanleg van transferia plus /P+R-citybus en het bevorderen van het fietsgebruik en multimodaal vervoer.

5. Sturing op de samenhang in het stedelijk gebied

De woningbouw, ontwikkeling van bedrijvenlocaties, de situering van voorzieningen, het ontwikkelen van intensiveringzones en knooppunten en het realiseren van de kwaliteitsslag in de hoofdinfrastructuur staan niet op zichzelf maar vragen om een sterke afstemming bij het maken van de ruimtelijke hoofdkeuzen in de steden en binnen de regio. De regio integreert de benodigde maatregelen in het stedelijk gebied in een investeringsvisie en bijbehorend programma en stuurt de ontwikkeling van de afzonderlijke plannen zodanig dat zij passen bij de gezamenlijke inzet van de regio.

De Zuiderzeelijn en de Regiovisie

De regio Groningen-Assen bepleit een snelle treinverbinding via een Zuiderzeelijn met de Randstad. Deze verbinding biedt kansen voor versterkte groei van de regionale economie en verbetert de positie van de regio in nationaal en internationaal opzicht doordat er aansluiting plaatsvindt op de internationale vervoersnetwerken.

De beide provincies en de steden Groningen en Assen zijn nauw betrokken bij de voorbereiding van het proces dat leidt tot realisatie van de verbinding en bij de strategievorming om de ruimtelijke effecten ten goede te laten komen aan de regio. De aanbesteding van de realisatie van de Zuiderzeelijn wordt opgezet als prijsvraag. Het rijk en de regio's aan de as Amsterdam-Groningen willen via een selectieprocedure komen tot besluitvorming over de uitvoering door een marktpartij die kan voldoen aan de voorwaarden en maatschappelijke haalbaarheid. Het proces zal kunnen leiden tot besluitvorming over de aanleg in 2008 waarna de verbinding rond 2014 functioneel kan zijn.

De Regiovisie houdt op de volgende wijze rekening met de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Inpassing van het tracé

In de ontwerpeisen is een tracé geformuleerd dat tot Leek ten zuiden van de A7 loopt en vervolgens afbuigt naar het bestaande spoor bij Hoogkerk, waarna het aanlandt bij het bestaande station van Groningen. De regio heeft als wens dat het tracé wordt doorgetrokken naar de voor de regio belangrijke werkgelegenheidslocatie Europapark en op termijn naar Duitsland. Het is van belang dat betrokken gemeenten (Leek, Noordenveld, Groningen en Hoogezand Sappemeer) en de provincie de inpassing van de snelle verbinding mogelijk maken door het vrijhouden van ruimte en het voorkomen van ontwikkelingen die inpassing zouden kunnen belemmeren.

Ontwikkeling stationsgebied(en)

De aanlanding van de ZZL bij het Centraal Station Groningen betekent dat het stationsgebied in veel sterkere dan anders het geval zou zijn, moet worden ontwikkeld tot gebied met allure. Het wordt de plek waar de uitwisseling van verkeersstromen vanuit de regio met de magneetweefbaan zal plaatsvinden en waar een grote dynamiek zal optreden. In het geval Europark wordt aangedaan zal de ontwikkeling van beide locaties onderling worden afgestemd.

Ontwikkeling onderliggend vervoersnet

Om te bereiken dat zoveel mogelijk mensen van de Zuiderzeelijn gaan gebruikmaken is het wenselijk dat de bereikbaarheid van het station vanuit de hele regio goed is. Dat stelt eisen aan de verbindingen vanuit de verschillende woon- en werklocaties in de regio met de halte(s) van de Zuiderzeelijn. In principe voorzien het Kolibri OV-Netwerk en de al geruime tijd beoogde verbeteringen in de hoofdinfrastructuur voor de auto (BAG) daarin. Een goede spoorverbinding tussen Groningen en Assen en de ontwikkeling en bereikbaarheid van het station van Assen is noodzakelijk. Voor het tot stand brengen van de wisselwerking tussen het tracé van de Zuiderzeelijn, de ontwikkeling van de locaties Centraal Station en Europapark en de afwikkeling van het regionale verkeer en het Kolibri OV-Netwerk is een nadere studie wenselijk.

Extra verstedelijkingsopgaven

De verwachting is dat de realisatie van de Zuiderzeelijn tot gevolg heeft dat de dynamiek in de regio zal toenemen. Er komen meer mensen in de regio wonen, er vestigen zich extra bedrijven en er komt meer verkeer. Deze mensen en bedrijven kunnen afkomstig zijn uit de Randstad (vanwege de snelle verbinding) maar ook uit het Noorden.

De regio houdt rekening met:

- een extra woningbouwopgave tot 2030 van zo'n 20 duizend woningen, waarvan een deel voor 2020 (Samen met de geprognosticeerde trend betekent dit circa 80 duizend nieuwe woningen tot 2030. Dat is 40 procent van de noordelijke verstedelijkingsopgave zoals die in het hoge scenario voor de ruimtedruk in de Vijfde Nota is opgenomen.)
- een extra opgave voor bedrijventerreinen (Eveneens op basis van 40 procent van de noordelijke opgave.)
- een toename van de behoefte aan kantoren. (De kantoorontwikkelingen kan plaatsvinden op locaties die al zijn voorzien: Stationsgebied, Europapark en de zones langs de hoofdinfrastructuur. Wel zal de toenemende vraag ertoe leiden dat op deze locaties veel meer in hoogbouw zullen moeten worden gerealiseerd.)

Afstemming infrastructuur en ruimtelijke inrichting

De realisatie van de Zuiderzeelijn en de verhoogde opgave vragen om een ruimtelijke strategie gericht op koppeling van locatiekeuzen voor wonen en werken. Verdere bundeling van de verstedelijking binnen de stedelijke centra aan de T-structuur en het optimaliseren van het ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied (waaronder ontwikkeling van intensiveringzones) is daarbij van groot belang.

De huidige inzet van de Regiovisie lijkt de Zuiderzeelijn goed te ondersteunen. De uiteindelijke keuzen voor situering van locaties in de T-structuur zullen in goede samenhang tussen de verschillende projecten gemaakt moeten worden. De mogelijkheid om door een bundeling van wonen bij Leek te komen tot een voorstadhalte van de Zuiderzeelijn is een onderwerp voor nader onderzoek.

Betekenis voor werkwijze en organisatie

- De verhoogde verstedelijkingsopgaven pleiten ervoor om nog zorgvuldiger om te gaan met de schaarse ruimte in de regio en in en bij de steden om ook voor de langere termijn voldoende uitbreidingsruimte te hebben.
- De organisatie van de regio en de gemeenten dienen in staat te zijn om te komen tot een versnelling van de bouwproductie en om meerdere complexe projecten tegelijk van de grond te trekken, vooral na 2010.

B. HET LANDELIJKE GEBIED (HET GROEN-BLAUWE NETWERK)

B.1. BESCHRIJVING VAN HET LANDELIJKE GEBIED

Het Regiovisie-gebied ligt op de overgang van een naar het noorden aflopend Drents Plateau en het lager gelegen kleigebied in Groningen. Daartussen heeft zich een laagveengebied gevormd. In het gebied zijn maar liefst zeven verschillende landschapstypen te onderscheiden, in een waaier gelegen rond de stad Groningen.

Door het gebied lopen verschillende beken die deels voor de (soms gekanaliseerde) afvoer van overtollig water zorgen. Er is een scheiding tussen het technisch beheerste watersysteem ('polders') in het kleigebied en een natuurlijk meebewegend watersysteem in de Drentse beken. De beken geven in sterke mate vorm aan het landschap.

In het gebied wordt een ecologische hoofdstructuur ontwikkeld, sterk gerelateerd aan de beeksystemen. Het Drentse Aa-gebied (Nationaal Beek- en Esdorpenlandschap), het Reitdiepdal en het gebied van Middag-Humsterland (Unesco-Erfgoedlijst) vormen zeer waardevolle cultuurhistorische landschappen. De landbouw is de grootste grondgebruiker in de regio en daarmee tevens de drager van de aansprekende en eeuwenoude cultuurlandschappen. Vanwege de landschappelijke kwaliteiten en de diversiteit aan landschappen hebben met name de gebieden in Noord-Drenthe, Haren en Leek een belangrijke recreatieve functie voor de stedelijke bevolking in het netwerk.

Dit landelijke gebied komt de komende jaren onder druk te staan van toenemende verstedelijking die een beslag legt op de ruimte. Maar ook de ontwikkelingen op het gebied van landbouw, watersystemen en natuurontwikkelingen hebben gevolgen voor de wijze waarop de regio wordt ingericht en beleefd.

De centrale doelen voor het groen-blauwe netwerk in de regio zijn:

- de kwaliteit en diversiteit van landschappen, die de regio zo uniek maken, te bewaken en nieuwe ontwikkelen daarop af te stemmen;
- samenhang en functiecombinaties zoeken tussen watersysteem, natuurontwikkeling, landbouw en recreatiefaciliteiten.

Deze paragraaf beschrijft de afzonderlijke programma's voor water, natuur, landschap, landbouw en recreatie, welke rol de onderscheiden deelgebieden binnen de regio innemen en welke samenwerking binnen de regio noodzakelijk is om de doelen te realiseren.

WATER

Inzet is het op orde brengen van het watersysteem door de inrichting van waterbergingsgebieden en ka-deverhogingen en meer ruimte voor water te creëren in nieuwe en bestaande stedelijke gebieden en in het landelijk gebied (Dit geldt ook voor eventuele watertekorten, de waterkwaliteit, het grondwater en de waterketen). In beginsel zal de berging moeten worden gezocht in de veerkracht van het systeem zelf. De berging in geval van rampsituaties zal moeten worden gevonden in noodbergingsgebieden. Dit zullen in het algemeen natuur- en landbouwgebieden zijn die in dergelijke situaties worden geïnundeerd.

Voor waterberging in de regio Groningen-Assen voor de periode tot 2015) is circa 5100 hectare nodig. Het maatregelenpakket is opgenomen in actieprogramma van de stroomgebiedsvisies van provincies en waterschappen.

Voor de periode tot 2050 is voor het gehele stroomgebied van de beide waterschappen een totaal oppervlak nodig van 9400 hectare. (Uitgangspunt is een zogeheten inundatiefrequentie van 1:100, d.w.z. met kans van eens per 100 jaar.)

Water dient bij de te maken locatiekeuzen voor stedelijke functies en inrichting van gebieden, waarbij functieverandering van grond aan de orde is, als sturend element bij de afweging te worden betrokken. Daarvoor wordt de waterkansenkaart en de watertoets als instrumenten ingezet.

NATUUR

Tot 2018 moet van rijkswege 6.000 ha EHS-beheersgebied worden gerealiseerd en 12.000 ha EHS-natuurgebied. De ecologische hoofdstructuur wordt gevormd door grootschalige groenstructuren, zowel in Drenthe als in Groningen. De natuurontwikkelingszones in het gebied van het Eelder- en Peizerdiep

en in het gebied van de Drentse Aa moeten met elkaar worden verbonden door een robuuste verbindingzone. Aan de westzijde van Groningen wordt deze natuurzones weer verbonden met het kleigebied ten Noorden van Groningen. Het Hunzegebied zal in het kader van het Meerstad-project worden verbonden met het gebied rond het Schildmeer.

De inrichting van de ecologische hoofdstructuur geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling binnen de regio. Dat betekent dat doorsnijding en aantasting voorkomen dient te worden en dat er binnen de T-structuur ruimte wordt geboden aan de benodigde verbindingen tussen de ecologische zones.

LANDSCHAP

Landschap is alles wat buiten zichtbaar is - of dat zou moeten zijn - vanuit het belevingsbehoefte van de bewoners, gebruikers en bezoekers. Deze willen een woon-, werk- en recreatieomgeving aanknopingspunten biedt voor herkenning. Een omgeving die men waardeert en waaraan men zich kan hechten. Naast een goede werking van de specifieke voorzieningen voor functies als water, natuur, verkeer, landbouw en cultuurhistorie is de toegankelijkheid van het landelijk gebied van groot belang.

In het Regiovisie-gebied komen een aantal landschapstypen voor. Voor elk van de gebieden die zich kenmerken door een landschapstype wordt een specifieke water- en ruimtelijke ordeningsstrategie (of omgevingsstrategie) ontwikkeld gericht op het handhaven en ontwikkelen van landschapskwaliteit. Landschapskwaliteit bestaat uit beeldkwaliteit, milieukwaliteit, ecologische kwaliteit en cultuurhistorische kwaliteit. Uitgangspunt is zoveel mogelijk natuur, landschap, en cultuurhistorisch waardevolle elementen in onderlinge samenhang te behouden en tegelijk de dynamiek in het gebied te benutten voor de verdere versterking en ontwikkeling van het landschap. Het opstellen van een landschapsontwikkelingsplan wordt benut om de bevolking te laten participeren in de ruimtelijke ontwikkelingen.

LANDBOUW

Voor het behoud van de waarden in het landschap is het functioneren van de landbouw cruciaal. Veranderende marktomstandigheden, kritischer consumenten, maatschappelijke wensen en het Europees landbouwbeleid stellen de landbouw echter voor nieuwe opgave. De regio vindt dat de landbouw als drager van de landschapsstructuur en als economische functie in het landelijk gebied perspectief moet worden geboden. In de gebieden met een technisch beheerst watersysteem zullen de mogelijkheden van de landbouw worden geoptimaliseerd. In de overige gebieden zal het proces van schaalvergroting binnen landenschappelijke structuur en omschakeling naar nieuwe vormen van landbouw en verbreding van de bedrijfsfuncties (bijvoorbeeld met taken op het gebied van zorg, natuur- en landschapsbeheer en water) worden gestimuleerd. Daarmee wordt de aantrekkelijkheid van het landelijk gebied vergroot en kan leefbaarheid worden gewaarborgd.

RECREATIE

In het gebied wordt een grote verscheidenheid aan accommodaties aangeboden: van eenvoudig kamperen bij de boer tot luxe erfgoedlogies. Investerings, innovatie en kwaliteitsverbetering blijven noodzakelijk om te voldoen aan veranderende wensen van de consument en om te kunnen blijven concurreren met andere gebieden.

Met name in het Drentse deel van de regio is er een forse recreatiedruk merkbaar. Er worden nieuwe gebieden ontwikkeld en zodanig landschappelijk ingericht dat daarmee de toeristische druk binnen de regio kan worden afgeleid. Het gebied ten oosten van het Zuidlaardermeer wordt beter ontsloten voor de toerist met vaarverbinding, fiets- en wandelvoorzieningen. De beide provincies en drie Groningse en Drentse gemeenten werken aan een vaarverbinding van het Zuidlaardermeer met Oost-Groningen, waarbij de mogelijkheden om te voorzien in de toenemende behoefte om aan het water te wonen worden uitgebuit. In het gebied tussen de stad Groningen en Slochteren is het plan Meerstad in voorbereiding. Het voorziet in woningbouw, de aanleg van een groot meer en het realiseren van een grootschalige groenstructuur (GIOS en Ecologische Hoofdstructuur).

Voor de beide steden en in de schragende kernen zijn de verbindingen met het ommeland van groot belang. In deze verbindingen ontbreken nog steeds essentiële schakels. Bij de inrichting van stedelijke randzones zullen nieuwe verbindingen worden opgenomen.

GROEN IN EN OM DE STAD

Het beleid voor natuur en landschap wordt tevens gericht op het vergroten van de aantrekkelijkheid van de gebieden rond de stedelijke centra voor wonen, werken en recreatie. In de regio zal de aandacht met name gericht worden op een integrale aanpak van stedelijke uitbreiding en landschapsbouw bij Groningen (o.a. Meerstad), Assen (Assen-West), het gebied ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer en bij Leek/Roden. Ook binnen de steden vraagt de groenontwikkeling aandacht. Binnenstedelijk groen, de stadsranden en landschapselementen buiten de steden worden met elkaar verbonden. Er wordt voor het regiogebied een beleid voor stadsranden en stedelijke uitloopgebieden geformuleerd.

B. 2 BESCHRIJVING VAN HET PROFIEL VOOR DEELGEBIEDEN

Gebied Zuid-oost

De beekdalen van de Drentse Aa en de Hunze vormen een belangrijk onderdeel van de groene 'mal' van de regio. De daar aanwezige waarden van natuur, landschap en de cultuurhistorische kenmerken zijn de basiskwaliteiten van het landelijk gebied die behouden dienen te blijven.

Het veenkoloniale deel kent een eigen identiteit. Het biedt mogelijkheden om te komen tot landschapsontwikkeling. Hier zouden 'landschapskamers' kunnen worden ingericht. In het verlengde van de historische structuur zou er per 'kamer' kunnen worden geëxperimenteerd met nieuwe vormen van ruimtegebruik voor wonen, werken en recreatie.

Gebied Zuid-west

Dit gebied vormt een belangrijk onderdeel van de groene 'mal'. De inzet is gericht op het ontwikkelen en in standhouden van landschappelijke kwaliteit. De verwachting is dat de rol van de landbouw zal veranderen en dat er mogelijk meer ruimte beschikbaar komt voor andere functies (bijv. natuur en recreatie).

Met het oog op het instandhouden van de basiskwaliteit in het gebied tussen Groningen en Assen is de verdere ontwikkeling van de kleinere kernen beperkt maar is in samenhang met de aanwezige hoofdinfrastructuur en langs het Noord-Willemskanaal enige ruimte voor inpassing van woningbouw die bijdraagt aan de landschapskwaliteit ('woonlandschap'). Bij Assen en Leek/Roden wordt het landschap ingericht ten behoeve van verstedelijking en stedelijke recreatie.

Gebied Noord

Het gebied vormt een belangrijk onderdeel van de groene 'mal'. De landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied is groot. De inzet is gericht op het ontwikkelen en instandhouden van de landschappelijke kwaliteit. Het is een belangrijke opgave om de verwachte dynamiek te koppelen aan de kwaliteiten van het gebied. Om de bestaande kwaliteiten te behouden moeten nieuwe ingrepen zorgvuldig worden ontworpen.

Het gebied is voor een deel bestempeld als Belvédère-gebied. Ook is een deel van het gebied (Middag-Humsterland) aangemeld voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Het Reitdiepdal is een potentieel Nationaal Landschap.

Het aantrekkelijke, authentieke landschap wordt gekenmerkt door veel cultuurhistorische monumenten, rust, ruimte en natuur. Het landschap dient evenals de leefbaarheid in het gebied te worden versterkt. Kansen liggen er vooral voor de toeristisch recreatieve functie. Wandel- en fietsroutes moeten worden gecompleteerd tot een samenhangend net.

De landbouwsector in het gebied is gezond. Dit heeft te maken met goede productieomstandigheden. De beheersfunctie van de landbouw kan worden versterkt. Om de bestaande kwaliteiten te behouden moeten ingrepen als wegaanleg, dorpsuitbreidingen, bedrijventerreinen en agrarische bebouwing zorgvuldig worden ontworpen.

De schakelgemeenten Bedum, Ten Boer, Winsum en Zuidhorn

De zogenaamde schakelgemeenten hebben elke een gemeenschappelijke rol in het landelijk gebied:

- Het woningbouwprogramma gericht op eigen behoefte en doorgroei, op maat gesneden woonzorgsystemen om de vergrijzing het hoofd te bieden en het beheer en de herstructurering van de bestaande woningvoorraad

- Een optimaal voorzieningenaanbod bieden op het gebied van winkels, zorg- en gezondheidsinstellingen en middelbaar onderwijs
- Versterking van het voorzieningenniveau, de woon- en verblijffuncties en de dynamiek van de hoofdkern door revitalisering van het centrum aan de hand van het opstellen en uitvoeren van integrale plannen
- De toenemende mobiliteit opvangen door optimalisering van vervoersstromen waarbij nadrukkelijk wordt gekozen voor de inzet van nieuwe collectieve vervoersvoorzieningen
- Voldoende bedrijventerreinen voor lokale en regionale werkgelegenheid
- Uitwerken van de relatie met de stad Groningen en de overgang van het landelijke gebied naar het stedelijke milieu (stadsrandzones).

B.3. DE SAMENWERKINGSINZET

Het is een regionale verantwoordelijkheid om de kwaliteiten in het landelijk gebied onder druk van doorgaande verstedelijking te waarborgen. Op regionaal niveau wordt een regiopark gestalte gegeven overeenkomstig de intenties van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. De ontwikkeling van een regiopark krijgt gestalte in de volgende deelprojecten:

1. Regionaal Landschapontwikkelingsplan (LOP)

Het op te stellen regionaal landschapontwikkelingsplan vormt een integrale ontwikkelingsstrategie voor het landelijk gebied binnen de regio en biedt een kader voor de uitvoeringsactiviteiten van provincies en gemeenten binnen de regio en in de onderscheiden deelgebieden. Inzet is te bereiken dat:

- de kwaliteit en diversiteit van landschappen, die de regio zo uniek maken, te bewaken en nieuwe ontwikkelen daarop af te stemmen;
- er samenhang en functiecombinaties ontstaan tussen watersysteem, natuurontwikkeling, landbouw en recreatiefaciliteiten.

Dit LOP neemt de uitvoering van gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's van de deelgebieden en de ontwikkeling van gemeentelijke landschapsplannen niet over maar zet ze in regionaal perspectief. De gemeentelijke LOP's die al in ontwikkeling zijn kunnen als bouwsteen fungeren voor het regionaal LOP. Met het ontwikkelen van aanvullend financieringsinstrumenten kan een regionaal LOP voor uitvoering in deelgebieden van betekenis zijn.

2. Realisatie groen-blauwe zones

Projectmatige aanpak van de groen-blauwe zones van Eelder- en Peizerdiep/Reitdiep, Drentse Aa/Hunze en Middag-Humsterland door het bundelen en combineren van maatregelen en prioritering van middelen die leiden tot een effectieve en efficiënte uitvoering van de regionale opgaven voor het groen-blauwe netwerk.

Het project leidt tot het:

- doorkoppelen regionale watersystemen en inpassing waterberging
- uitvoeren en doorkoppelen Ecologische Hoofdstructuur
- inpassing waterberging
- ontwikkeling meren en uitbouw vaarrecreatiesysteem vanaf het Zuidlaardermeer in oostelijke richting

3. Gebiedsgerichte projectontwikkeling

Gebiedsgerichte beleidsuitvoering in de gebieden Eelder- en Peizerdiep, Drentse Aa, Reitdiepzone en Midden Groningen.

Waar een transformatie in het ruimtegebruik wordt verwacht als gevolg van ontwikkelingen in de landbouw (vooral in het Drentse deel van de regio) worden de mogelijkheden aangegrepen om te komen tot een ontwikkelingsgerichte aanpak, waarbij in samenwerking met marktpartijen en maatschappelijke instellingen het landschappen een nieuwe impuls krijgt met functiecombinaties en nieuwe functies (waaronder landschappelijk wonen).

HOOFDSTUK 4. DE ORGANISATIE

4.1. UITVOERING

Uitvoering regionale programma's en projecten

De Regiovisie vormt de basis voor de uitwerking van opgaven en projecten door de provincies en de gemeenten. Een belangrijk deel van de programma's en projecten organiseren en financieren de deelnemende partijen zelf. De regio-organisatie treedt niet de feitelijke uitvoering van deze opgaven. De gemeenten en provincies organiseren zelf de samenwerking met waterschappen, maatschappelijke instellingen, marktpartijen en betrekken burgers bij de planvorming en uitvoering van projecten.

Bij een aantal projecten echter is sprake van een nadrukkelijke regionale regie om tot uitvoering te komen. De samenwerkingsinzet op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en voor het landelijk gebied leidt tot de ontwikkeling van regionale projecten, met inzet vanuit de regionale projectorganisatie en financiële middelen uit gezamenlijk te creëren fondsen. Ook bij de regionale projecten is de inzet gericht op het genereren van betrokkenheid van diverse partijen. (overheden, maatschappelijke instellingen en marktpartijen)

Monitoring

De keuzen in de Regiovisie, de programma's voor de verschillende thema's en de regioprojecten zijn alle gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van toekomstige ontwikkelingen en daarbij benodigde maatregelen. Het is daarom belangrijk om te weten of die ontwikkelingen zich ook daadwerkelijk voordoen en of de gekozen maatregelen nog voldoen om de regio op koers te houden.

Monitoring betekent dus dat de Stuurgroep en Raden en Staten regelmatig (per kwartaal, per jaar) een compacte rapportage krijgen voorgelegd over de ontwikkelingen, voortgang van programma's of projecten, een analyse van de ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor de visie en de uitvoering en een voorstel voor eventueel te treffen maatregelen in verband met significante afwijkingen.

4. 2. COMMUNICATIE

Het is voor het behalen van goede resultaten van grote betekenis dat communicatie naar en met de verschillende doelgroepen op een adequate en constante manier georganiseerd wordt.

Voor alle betrokken partijen moet nut en noodzaak van de samenwerking in regioverband worden onderschreven en tevens moet de Regiovisie als prioritair bij alle partners te boek staan.

Dit zijn voorwaardelijke uitgangspunten voor continuïteit, effectiviteit en het succes van de Regiovisie.

Interne communicatie

Een goed georganiseerde **interne communicatie** is van groot belang voor het creëren en behouden van draagvlak binnen de Regiovisie. Uitgangspunt is dat iedere partner een eigen verantwoordelijkheid heeft in de interne communicatie. Vanuit de partners zijn verschillende personen betrokken bij de Regiovisie. Zij nemen deel aan respectievelijk het dagelijks bestuur, de stuurgroep, de projectdirectie, het contactbeleid en de regiegroep communicatie.

Elke partner (gemeente of provincie) organiseert in eigen huis een overlegvorm waardoor de Regiovisie Groningen-Assen binnen de organisatie op de agenda komt te staan. De directbetrokkenen van een partner bij de Regiovisie aangevuld met sector- of themadeskundigen uit de eigen organisatie, kunnen worden ondergebracht in een Klankbordgroep Regiovisie.

Zowel de Klankbordgroepen van alle partners als het Projectbureau Regiovisie kunnen een rol spelen in de **communicatie naar raadsleden en statenleden**. Dit kan bijvoorbeeld door het organiseren van themabijeenkomsten om zo draagvlak voor de Regiovisie te behouden.

Het onderwerp Regiovisie zou regelmatig op de agenda moeten staan bij raadsvergaderingen en statenvergaderingen. Daarnaast moet worden bekeken of het zinvol is om binnen raden en staten een aantal mensen te benoemen als contactpersonen voor de Regiovisie.

De raads- en statenleden worden uiteraard ook door middel van de algemene communicatiemiddelen zoals de digitale nieuwsbrief Regiovisie op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen de Regiovisie en over de voortgang van projecten.

Externe communicatie

Met betrekking tot externe doelgroepen onderscheiden we de inwoners van de regio in het algemeen en specifieke maatschappelijke (belangen)organisaties, zoals de Groene coalitie. Ook belangrijk zijn andere overheden zoals Rijk en EU. Door middel van algemene communicatiemiddelen kunnen deze doelgroepen op de hoogte blijven van ontwikkelingen binnen de Regiovisie en over de voortgang van projecten.

4.3. SAMENWERKING

Samenwerking in netwerken

Het functioneren als nationaal stedelijk netwerk vraagt inzet van de regio op samenwerking met het rijk over de invulling van de rol op (inter)nationaal niveau en afstemming met andere netwerken op nationaal niveau en binnen Noord-Nederland.

- De regio zet daarbij in op een gezamenlijke uitvoering van de Regiovisie vanuit het rijksbeleid. Rijksnota's en toepassing van rijksinstrumenten dienen de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk faciliteren, zowel beleidsmatig als financieel (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, MIT, Nota Grondbeleid, etc.).
- De regio zet verder in op samenwerking met en afstemming tussen de stedelijke regio's aan de noordelijke ontwikkelingsas (A7 zone, Westergo-zone, Noordvleugel Randstad). De beide provincies en beide steden participeren hiervoor binnen de organisatie voor het opstellen van het Masterplan ZZL en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. Met de steden als Leeuwarden en Emmen wordt jaarlijks bestuurlijk overleg gevoerd over gemeenschappelijke zaken.
- De regio zet ook in op samenwerking met internationale netwerken en steden als Bremen en Hamburg. Deze krijgt vorm middels participatie van de provincies in NHI verband. Er wordt actie ondernomen om met regio's in Duitsland en Scandinavië te komen tot een project voor een noordelijke vervoersas (doortrekken ZZL).
- In het project Town-net, met provincie Drenthe als trekker, wordt gestreefd naar uitwisseling van deskundigheid en ervaring over het inrichten van stedelijke netwerken met stedelijke regio's in het Noordwesten van Europa.
- De regio zet tenslotte in op samenwerking met de gemeenten rond de regio als Veendam, Delfzijl en Eemshaven. Met deze gemeenten worden zonodig (op termijn) afspraken gemaakt over te onderscheiden thema's of regioprojecten (bijvoorbeeld ontwikkeling van logistieke bedrijventerreinen gekoppeld aan A7, N33 en spoor, betrokkenheid bij Kolibri OV-Netwerk, economische samenwerking).

Samenwerking met marktpartijen en maatschappelijke instellingen

De regio is ervan doordrongen dat voor de ontwikkeling van de gewenste woningbouw, bedrijvigheid en bedrijvenlocaties, infrastructuur en vervoer, voorzieningen en zorg, watersystemen en ecologische verbindingen, landschapsherstel en vele andere zaken de inzet van marktpartijen en maatschappelijke instellingen van groot belang is. De regiopartijen zijn er op uit om de samenwerking met deze partijen tot stand te brengen en gezamenlijk te komen tot investeringen en uitvoering van maatregelen binnen maatschappelijk randvoorwaarden.

De samenwerking komt op regioniveau tot stand in de vorm van een voortzetting van een klankbordgroep van maatschappelijke instellingen die de Stuurgroep adviseert over ontwikkelingen en voornemens en de deelname van partijen in de uitvoeringsorganisatie van de regioprojecten. Daarnaast hebben de regiopartijen de afspraak om relevante partijen te betrekken bij de planvorming en uitvoering van de ontwerpgegevens voor gebieden en kernen.

4.4. FINANCIËN

Met de vaststelling van de geactualiseerde Regiovisie en het bijbehorende convenant dient ook de bekostiging van de regionale ambitie te worden geregeld. Voor het jaar 2004 wordt de bijdrage volgens het huidige convenant nog één jaar voortgezet. Vanaf 2005 wordt op basis van het meerjareninvesteringsprogramma en de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's de regiobijdrage vastgesteld. Voor inzicht in de bijdragen van de deelnemende partijen wordt verwezen naar bijlage 2.

Financieringsstrategie

De financieringsstrategie van de regio is gericht op de volgende zaken:

- Er komen afspraken met de rijkspartners over de inzet van middelen. De intenties die van beide kanten reeds zijn uitgesproken in het kader van de verstedelijkingsafspraken, vormen de basis om voor de ontwikkeling van de regio een regiocontract af te sluiten.
- De regiopartners zelf maken middelen vrij om het regionaal deel van de gewenste investeringen te leveren.
- Er wordt inbreng van privaat kapitaal tot stand gebracht bij de uitvoering van regioprojecten in de vorm van zogeheten PPS-constructies. Bij de investeringen die vanuit private partijen reeds worden ondernomen (in woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, groenprojecten enzovoort) wordt gezocht worden naar koppeling met uitvoering van projecten die voortkomen uit ontwerpgegevens voor kernen en gebieden.

Meerjareninvesteringsprogramma

Het kader voor de financiële inspanning van de deelnemers in het regionale convenant wordt gevormd door het meerjareninvesteringsprogramma. In dit programma wordt het voornemen voor de langere termijn van de regio in programma's en de bijbehorende financiële regionale component vastgelegd. Op basis van dit programma wordt de bijdrage van de regiodeelnemers tot uitdrukking gebracht. Hiermee beschikken de gemeenten en provincies tevens over informatie ten behoeve van de meerjarenbegroting van de eigen huishouding.

Met de vaststelling van het meerjaren – investeringsprogramma hebben de deelnemers in de Regiovisie zich inhoudelijk en financieel op hoofdlijnen gecommitteerd voor de periode tot 2020. Op basis van monitoring en gewijzigde inzichten heeft de Stuurgroep jaarlijks de gelegenheid het meerjarenbeeld bij te stellen.

Uitvoeringsprogramma

De nadere uitwerking van het meerjareninvesteringsprogramma vindt plaats aan de hand van het uitvoeringsprogramma. Een uitvoeringsprogramma bevat projecten, die op meerdere jaren betrekking kunnen hebben en die direct of op korte termijn feitelijk uitvoeringsgereed zijn.

Jaarlijks stelt de Stuurgroep het uitvoeringsprogramma vast. In het betreffende programma wordt tevens rekening gehouden met een jaarlijkse uitgavenpost ten behoeve van de met de apparaatskosten van het projectbureau en de financiële middelen voor relatief kleine regionale projecten.

De uitvoering van de regionale projecten in de uitvoeringsprogramma's vindt plaats onder regie en verantwoordelijkheid van de direct belanghebbende gemeente of provincie. De financiële betrokkenheid van de regio in de regionale projecten komt tot uitdrukking in het verstrekken van een financiële bijdrage aan de betreffende partij. Aan de regionale bijdrage zijn nadere voorwaarden verbonden.

4. 5. DE REGIO-ORGANISATIE

Het regionale samenwerkingsverband dient slagvaardig, flexibel, transparant te functioneren waarbij de zeggenschap van de deelnemende partijen is gewaarborgd. De regio acht de organisatie, waarbij op basis van vrijwilligheid afspraken tussen de regiopartijen worden gemaakt, voor de komende jaren voldoende basis om de ambitie waar te gaan maken. Eventueel worden na besluitvorming in de Stuurgroep uitvoeringstaken overgedragen aan een gemeenschappelijk orgaan. De regionale organisatie heeft de volgende structuur:

Stuurgroep (SG)

In de Stuurgroep zijn alle regiopartijen op collegeniveau vertegenwoordigd. De Stuurgroep is het orgaan waar de bestuurlijke samenwerking gestalte krijgt en waarin afspraken worden gemaakt over de regiozaken. Met het aanwijzen van het Kolibri-project en het BAG-pakket als regioprojecten is volgens afspraak de volledige integratie tussen de organisatie van de Regiovisie en van Kolibri en BAG tot stand gekomen.

De bestuurlijke samenwerking vindt plaats op basis van regionale solidariteit, onderlinge openheid, geven en nemen, samen anticiperen op trends en nieuwe ontwikkelingen en gezamenlijk naar buiten optreden. Er is sprake van gelijkwaardigheid tussen de regiopartners, waarbij een goede balans tussen gemeentelijke en provinciale autonomie en de regionaal belangen wordt gezocht.

Vanuit de Stuurgroep is een dagelijks bestuur (DB) gevormd. De voorzitter van de Stuurgroep en het DB is het eerste aanspreekpunt voor de projectmanager. Het DB fungeert daarbij als opdrachtgever voor de projectmanager en de ambtelijke projectorganisatie.

Rol van raden en staten

De raden en staten stellen de Regiovisie en het bijbehorend convenant vast en zijn daarmee verantwoordelijk voor het nakomen van de gemaakte afspraken over de regionale ontwikkeling. De raden en staten beslissen over de financiële inzet van de regio in projecten en over de voor de uitvoering benodigde organisatie en werkzaamheden.

De Stuurgroep legt de begroting, de halfjaarlijkse rapportage en voorstellen voor wijziging van de Regiovisie, programma's en te realiseren regioprojecten aan raden en staten voor. Met het oog hierop worden raden en staten nauw betrokken bij de regio en vanuit de regio en vanuit hun eigen organisatie voorzien van de benodigde informatie. Vanwege het duale stelsel kunnen raden en staten uiteraard zelf initiatief nemen tot het doen van voorstellen over regiozaken.

Rol van de provincies

De provincies zijn een gelijkwaardige partner in de regionale samenwerking maar vervullen tegelijk vanwege hun bovengemeentelijke taken een regiefunctie. Dit komt tot uitdrukking in hun functie als voorzitter resp. vice-voorzitter van de Stuurgroep maar ook in hun stimulerende en coördinerende activiteiten richting gemeenten, rijk en maatschappelijke groepen.

Tevens verzorgen de provincies de belangenbehartiging voor de regiozaken binnen het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) en bij hun contacten met rijk en binnen de EU. De provincies verankeren de Regiovisie in hun omgevingsplan en hanteren bij de uitvoering van hun wettelijke taken voor plannen van gemeenten en waterschappen de inzet van de Regiovisie.

Ambtelijke organisatie

Gekozen is voor een model, waarbij de uitvoering zoveel mogelijk door de bestaande ambtelijke organisaties plaats vindt. De projectmanager, ondersteund door een klein projectbureau fungeert als opdrachtnemer van het DB. De projectmanager zit de projectdirectie voor, die als taak heeft het zorgdragen voor het adequaat functioneren van de regionale organisatie en het adviseren van het bestuur. Het ambtelijk contactberaad, waarin alle partijen zitting hebben, evenals de waterschappen draagt zorg voor de inbedding van het gedachtegoed van de regiovisie in de eigen organisatie en voor de inzet aan werkzaamheden voor de regio vanuit de eigen organisatie. Verder wordt de nodige interne en externe communicatie gemeenschappelijk voorbereid in een regelmatig overleg met alle betrokken communicatieadviseurs.

Klankbordgroep

Bij de actualisering van de Regiovisie in 2002 is een klankbordgroep ingesteld om van vertegenwoordigers van het rijk, bedrijfsleven, maatschappelijke instellingen en kenniscentra adviezen te krijgen over de koers voor de regio. Deze klankbordgroep zal worden voortgezet. Het is de bedoeling is om op basis van een actieve inbreng van deelnemende partijen te komen tot strategievorming voor de uitwerking en uitvoering van de regionale ontwikkeling met een brede maatschappelijke basis.

Bijlage 1 Bevolkingsontwikkeling en woningaantallen

De laatste vijf jaar is het aantal inwoners van de regio enigszins toegenomen. Er kwamen ongeveer 16.000 mensen bij zodat er nu in totaal zo'n 434.000 inwoners zijn. Dit is enerzijds een gevolg van het saldo van geboorte en sterfte maar vooral het gevolg van de migratie. Elk jaar komen veel nieuwe mensen naar de regio en elk jaar vertrekken er ook weer een groot aantal. Deze groei is sneller gegaan dan verwacht en komt zo'n 7000 uit boven de prognose van 1997. Vooral in de steden Groningen en Assen heeft deze toename plaatsgevonden terwijl er in gemeenten als Hoogezand-Sappemeer, Haren en Noordenveld sprake is geweest van geen of weinig toename.

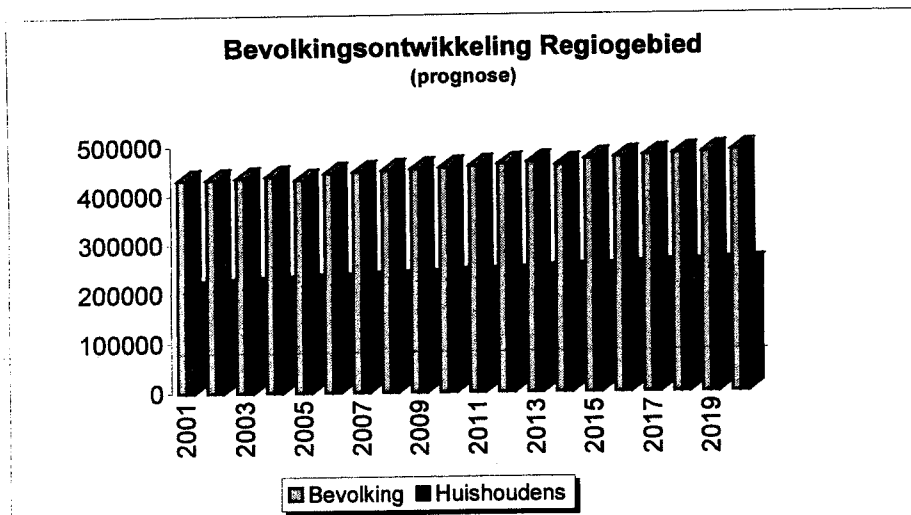
Aannames in de prognoses

Voor de bevolkingsprognoses van de regio is als uitgangspunt gekozen dat er onverminderd ambitieus doorgewerkt wordt aan een aantrekkelijk leefmilieu met voldoende passende en gevarieerde woningen en goede mogelijkheden voor de economie om zich te en een uitstekende bereikbaarheid.

Ondanks het feit dat de economie zich op dit moment minder sterk ontwikkelt, is het realistisch om voor de langere termijn uit te gaan van een vrij matige groei van zo'n 2 procent. Het positieve saldo van geboorte en sterfte zal langzaam afvlakken en op de (zeer) lange termijn – dat wil zeggen na 2030 – zelfs overgaan in een geringe afname. De vergrijzing gaat voorlopig onverminderd door. Procentueel zal het aantal senioren de komende jaren flink toenemen en zal het aandeel van de 'middengroepen' relatief sterk afnemen.

De migratie vanuit het buitenland en vooral het aantal asielzoekers is recent sterk afgenomen. Of dit een blijvende ontwikkeling zal blijken, is de vraag. Voorzichtigheidshalve gaan de prognoses ervan uit dat deze daling voor een belangrijk deel gecompenseerd wordt door een groeiende binnenlandse migratie naar de regio vanuit de rest van Nederland.

In totaal zullen er naar verwachting gemiddeld 2000 tot 2500 mensen per jaar in de regio bijkomen in plaats van de 3000 van de afgelopen jaren. Hiervan wordt circa 70 procent veroorzaakt door het migratiesaldo. Dit betekent dat de regio Groningen-Assen er in 2020 zo'n 489.000 inwoners zal tellen en in 2030 ongeveer 520.000.



Zoals al eerder aangegeven blijft een toename van de bevolking tot het jaar 2030 met 85.000 personen een prognose die onderhevig is aan vele veranderingen en onzekerheden. Naast nationale en internationale ontwikkelingen is de positie van de regio ten opzichte van de omgeving van belang. Zo zal de aanleg van de Zuiderzeelijn grote invloed op de aantallen uitoefenen. De concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen zal daardoor nog sterker zal komen te liggen in de regio Groningen-Assen. Daarnaast

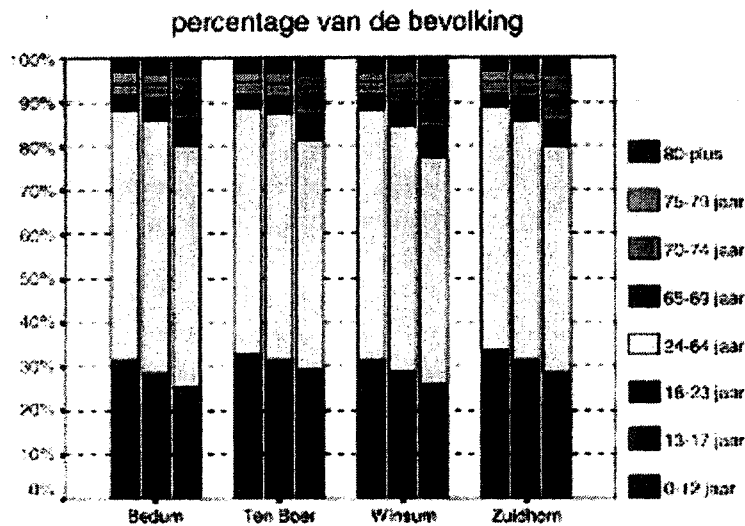
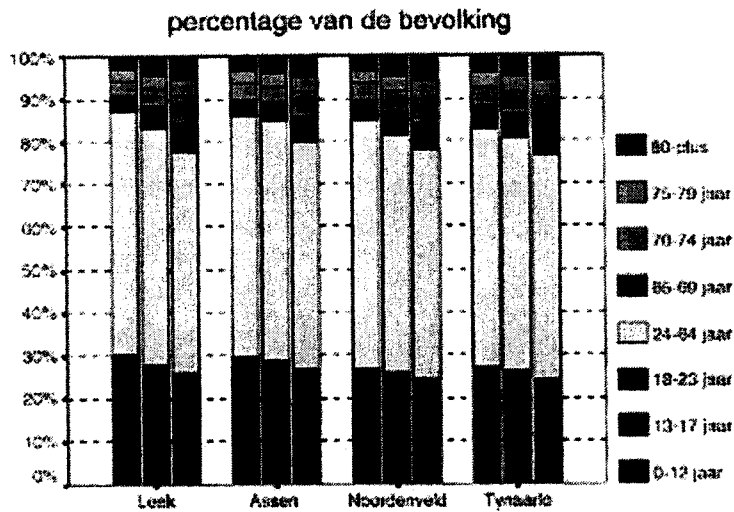
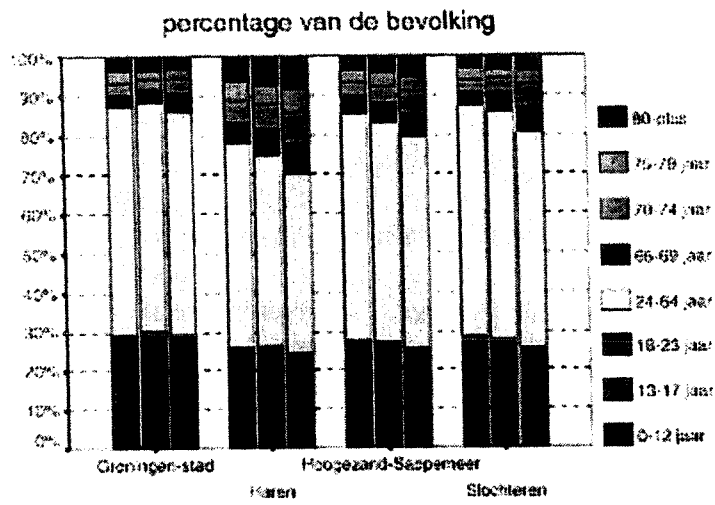
zal een flink aantal extra mensen van elders kiezen voor de regio. Grof geschat zullen de aantallen van 2030 dan al in 2020 gehaald moeten kunnen worden.

Vooralsnog legt de regio de horizon van zijn bevolkingsprognoses in 2020 met een doorkijk naar 2030. Elke vier jaar zal opnieuw de balans moeten worden opgemaakt.

Leeftijdscategorieën

Wanneer we naar de verschillende leeftijdscategorieën kijken blijkt dat er overal sprake is van vergrijzing. Deze is echter niet heel extreem van aard. Haren is relatief de oudste gemeente. In 2020 is hier naar verwachting 30 procent van de bevolking 65 jaar en ouder is. De oudste categorie, de 80-plussers, neemt slechts gering toe. In Groningen - de 'jongste' gemeente in de regio - nemen de twee oudste categorieën in de toekomst. zelfs af

(Leeftijdsprognose per gemeente, resp. in 2000, 2010 en 2020)



In de Drentse gemeenten en in Leek is sprake van een geleidelijke vergrijzing tot 2020. De sterkste vergrijzing treedt op in de gemeente Leek. In deze gemeenten is ook sprake van een relatief grote groei van het aantal 80-plussers.

Deze gemeenten zijn op dit moment relatief jong. Opvallend is dat de vergrijzing hier de komende jaren het hardst zal optreden. Vooral geldt dat in de periode 2010-2020 voor de groep 65-74 jarigen.

Ontwikkeling aantallen huishoudens

De individualisering, die zich al lange tijd voordoet, en vooral de vergrijzing spelen een dominante rol bij de ontwikkeling van het aantal huishoudens. Bovendien neemt dat aantal ook toe door de toename van bevolking.

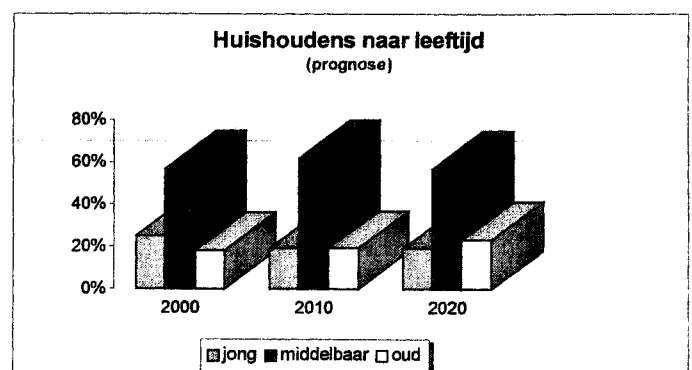
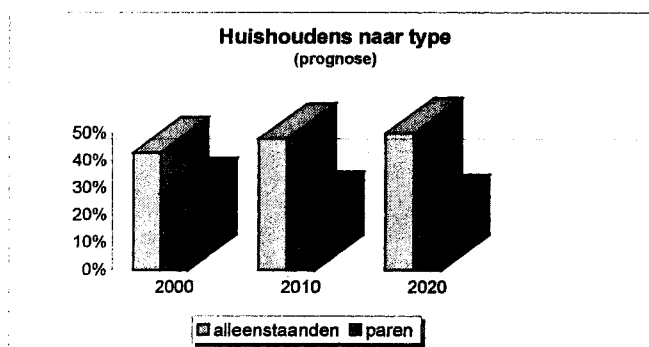
Op basis van de bevolkingsprognose per leeftijdsgroep is een raming gemaakt van het aantal huishoudens. Elke leeftijdsgroep heeft immers een specifieke woningbehoefte. De percentages, die hierbij gebruikt worden, zijn gebaseerd op huishouden-statistieken per gemeente/regio en op het regionaal woningbehoefte-onderzoek (WBO) dat het rijk periodiek uitvoert. Verwacht wordt dat het aantal huishoudens relatief sterk zal blijven groeien, maar dat deze groei op langere termijn steeds minder groot wordt. In 2020 zal de regio circa 490.000 inwoners en 252.000 huishoudens tellen. In 2030 zullen dat resp. circa 520.000 inwoners en 271.000 huishoudens zijn

Tabel 1a: toename bevolking en huishoudens in regio Groningen-Assen

Jaar	Toename bevolking	procent	toename huishoudens	procent
2002-2009	22.000	6%	20.000	11%
2010-2019	33.000	7%	23.000	10%
2020-2029	30.000	6%	19.200	8%

De sterke toename van huishoudens is gebaseerd op de verwachting dat:

- sterk groeiend aandeel alleenstaanden
- constant aandeel gezinnen
- afnemend aandeel echtparen zonder kinderen
- sterk groeiend aandeel ouderen
- stijgend welvaartsniveau met afnemend aandeel huishoudens met laag inkomen



Effecten eigen beleid regio op prognoses

Het beleid dat de komende tijd wordt ingezet, zal uiteindelijk een behoorlijke invloed op het resultaat hebben. De realisatie van de Zuiderzeelijn zal het aantal inwoners doen stijgen en daarmee opgave t.a.v. wonen en werken vergroten. De concentratie binnen Noord-Nederland zal nog nadrukkelijker plaatsvin-

den in de regio Groningen-Assen en er zal een overschot optreden vanuit de rest van ons land. Al eerder is geschat dat er dan rekening moet worden gehouden met een extra bevolkingsaantal van ongeveer 30.000 mensen en een toevoeging van zo'n 20.000 huishoudens in de periode tot 2020 en dat is gelijk aan het aantal dat in het andere geval voorzien is in de periode tussen 2020 en 2030.

Bevolkingsprognoses voor kernen of gemeenten hebben dan ook niet zoveel zin. Zij zijn vooral gebaseerd op de trend van de afgelopen jaren en anticiperen veel minder op de toekomst. Daarom zullen de resultaten van het regionale beleid regelmatig moeten worden onderzocht en zal aan de hand daarvan de programma's eventueel moeten worden aangepast.

Bijlage 2 Tabel bijdrage deelnemende partijen in de Regiovisie

bedragen in
euro's

Deelnemer in regiovisie	Huidige bijdrage per jaar	Bijdrage min./max. vanaf 2005 per jaar voor het totale meerja- renprogramma	
		minimaal	maximaal
Provincie:			
Groningen	908.000	908.000	6.818.000
Drenthe	454.000	454.000	3.409.000
Gemeente:			
Groningen	1.216.000	1.216.000	5.142.000
Assen	762.000	762.000	3.223.000
Hoogezand-Sappemeer	299.000	299.000	1.266.000
Leek	132.000	132.000	556.000
Noordenveld	209.000	209.000	883.000
Tynaarlo	245.000	245.000	1.036.000
Haren	64.000	64.000	269.000
Slochteren	41.000	41.000	173.000
Zuidhorn	64.000	64.000	269.000
Bedum	41.000	41.000	173.000
Winsum	64.000	64.000	269.000
Ten Boer	41.000	41.000	173.000
Totaal	4.538.000	4.538.000	23.657.000

Toelichting bij de tabel

- In de tabel is vanaf 2005 een bandbreedte weergegeven waarbinnen de jaarlijkse bijdrage van de regiopartners zich bevindt. De bandbreedte is gebaseerd op het meerjaren investeringsprogramma. In dit programma wordt rekening gehouden met een rijksbijdrage in Kolibri van 40%.
- De bijdrage voor 2004 is gelijk aan de huidige bijdrage.
- De feitelijke bijdrage van de regiopartners wordt bepaald aan de hand van jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma's. Een uitvoeringsprogramma bevat projecten die direct of op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Deze projecten kunnen een looptijd hebben van meerdere jaren.
- De feitelijke betaling van de bijdrage is gekoppeld aan de daadwerkelijke realisatie van de uitvoeringsprogramma's. De bijdrage wordt daarom achteraf beschikbaar gesteld.

- De verdeling van de regiobijdrage over de deelnemende gemeenten en provincies vindt plaats volgens vaste verdeelsleutels. Daarbij wordt het volgende onderscheid gemaakt: Bij Kolibri wordt de regionale bijdrage als volgt verdeeld: 50% is voor rekening van de beide provincies en 50% voor de 12 gemeenten. Verder is bij 'deelprojecten' in het plan Kolibri 20% van het regioaandeel in de projectinvestering voor rekening van de direct belanghebbende. Dit 20%-deel wordt niet betrokken bij de berekeningen van de regionale bijdragen door de deelnemers. Het overige programma wordt verdeeld tussen de deelnemers in de Regiovisie volgens de verdeelsleutel van het convenant van 14 juni 1999.
- De middelen voor kleine regionale projecten zijn opgenomen in de tabel. De inzet van deze middelen wordt vastgesteld in het uitvoeringsprogramma.
- Verdere uitwerking van de afspraken rondom financiën worden opgenomen in het geactualiseerde uitvoeringsconvenant Regiovisie Groningen – Assen 2030.

Voorlopig Ontwerp 1 oktober 2003

REGIO GRONINGEN-ASSEN

- SAMEN STERK IN HET NETWERK -



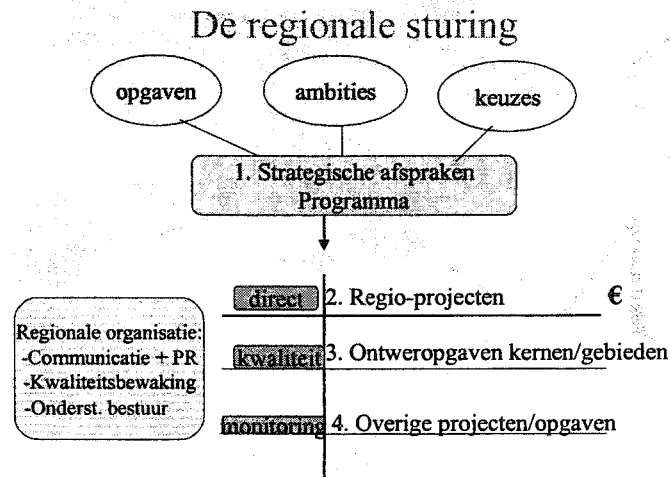
DEEL II UITVOERING



HOOFDSTUK 1. DE UITVOERING VAN DE REGIOVISIE	3
HOOFDSTUK 2. DE UITVOERING VAN REGIONALE PROGRAMMA'S	4
A. HET STEDELIJK GEBIED (HET RODE NETWERK)	4
Programma Wonen	4
Programma Werken	6
Programma mobiliteit en infrastructuur	7
B. HET LANDELIJKE GEBIED (HET GROEN-BLAUWE NETWERK)	8
Programma Natuur, Water en Landschap	8
C. OVERIGE PROGRAMMA'S	10
Programma Recreatie en toerisme	10
Programma Sociaal/Voorzieningen/Cultuur	10
Hoofdstuk 3 DE REGIONALE PROJECTEN	12
3.1 Regioproject Kolibri OV Netwerk	13
3.2 Regioproject Maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen (BAG)	15
3.3 Regioproject Samenwerking Regionale Bedrijvenlocaties	17
3.4 Regioproject Voorinvesteringen in landschap voor verstedelijking	18
3.5. REGIO-PARK	19
Hoofdstuk 4. DE ONTWERPOPGAVEN VOOR STEDEN EN GEBIEDEN	22
A. HET STEDELIJK GEBIED	23
STEDELIJK GEBIED GRONINGEN-HAREN	23
(incl. Eelderwolde/Ter Borch en Meerstad)	23
STEDELIJK GEBIED ASSEN	25
STEDELIJK GEBIED HOOGEZAND-SAPPEMEER	27
STEDELIJK GEBIED LEEK-RODEN	28
B. HET LANDELIJK GEBIED	29
GEBIED ZUID-OOST	29
GEBIED ZUID-WEST	30
GEBIED NOORD	32
SCHAKELKERNEN BINNEN GEBIED NOORD	33

HOOFDSTUK 1. DE UITVOERING VAN DE REGIOVISIE

In het visiedeel van de Regiovisie zijn de ambities, de opgaven, de ruimtelijke inrichtingskeuzen en de programma's voor de ontwikkeling van het stedelijke netwerk Groningen-Assen benoemd. In dit uitvoeringsdeel wordt nader ingegaan op de uitvoering. De sturing van de regio op deze ontwikkeling vindt plaats volgens enkele lijnen (zie ook *Schematische weergave*):



Strategische afspraken

De regio maakt strategische afspraken die door de samenwerkende bestuurlijke partners worden onderschreven. Deze afspraken zijn gekoppeld aan de in deze Regiovisie geformuleerde opgaven, ambities en keuzes over de ruimtelijke hoofdstructuur. De afspraken hebben ook betrekking op de regionale programma's voor wonen, werken, natuur/water/landschap, mobiliteit, recreatie en sociale planning. Verder gaat het om de inzet van middelen, de communicatie, het beheer van de ambitie en de benodigde organisatie. Dit alles wordt verwerkt in projecten en opgaven voor de provincies, gemeenten en derden. Ze worden vastgelegd in het convenant om zo de partners bindende afspraken met elkaar te kunnen laten maken. *Hoofdstuk 2 gaat in op de uitvoering van de regionale programma's.*

Essentiële regionale projecten

Een tweede sturingslijn heeft betrekking op de gezamenlijke investeringen in essentiële regionale projecten. Hier gaat het om verbetering van de regionale infrastructuur (het maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen), het realiseren van het Kolibri OV Netwerk, de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen, het voorinvesteringen in landschappelijke kwaliteit voor de toekomstige woningbouw en de vorming van een regiopark. Deze projecten worden rechtstreeks door de regio-organisatie aangestuurd. Hierbij worden duidelijke afspraken gemaakt over financiering en bekostiging. *Hoofdstuk 3 beschrijft de tot nu toe gekozen regio-projecten.*

Ontwerpopgaven

De in de Regiovisie omschreven koersen en programma's voor deelgebieden, steden en kernen leiden tot ontwerpopgaven, zie zullen worden uitgewerkt en uitgevoerd door een of meer gemeenten. De regio-organisatie is steeds betrokken bij de planvorming, waarbij de uitvoering voortdurend wordt afgestemd met de Regiovisie. Ook wordt door de regio-organisatie gelet op het bevorderen en bewaken van de kwaliteit en integraliteit en van de uitvoeringsmaatregelen. Met het oog op het bereiken van betrokkenheid, draagvlak, participatie en resultaten zorgt de regio-organisatie voor de communicatie, de lobby en de promotie. *Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwerpopgaven van steden en gebieden.*

Overige projecten en opgaven

De regio zorgt voor een regionale inbreng bij overige projecten en opgaven die voortkomen uit de ambitie van de Regiovisie, maar die niet door de regio worden uitgevoerd. Het gaat hier om projecten waarvan het belang en de voorgang voor de regio groot zijn. Ook kunnen hieruit afspraken voortvloeien over de medefinanciering van projecten, die bijdragen aan de kwaliteit van de regio. Zo zet de regio in op de aanleg van de Zuiderzeelijn en op het realiseren van de baanverlenging van de Groningen Airport Eelde. Inzetten op de Zuiderzeelijn betekent tevens dat de regio een actieve inbreng levert bij de uitvoering van het (ruimtelijke) Masterplan Zuiderzeelijn.

HOOFDSTUK 2. DE UITVOERING VAN REGIONALE PROGRAMMA'S

In deel 1, De Visie, zijn in grote lijnen de programma's voor het stedelijke en het landelijke gebied beschreven: de strategie, de profielen van stedelijke centra en van gebieden, alsook de samenwerkingsinzet.

In dit hoofdstuk wordt de uitvoering van programma's nadere beschreven. Aparte aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de programma's voor Toerisme en Recreatie en voor Sociaal/Voorzieningen en Cultuur

De uitvoering vindt in grote lijnen plaats door:

- de realisatie van een aantal regioprojecten, zoals die in Hoofdstuk 3 zijn beschreven, waarbij nadrukkelijk regionale sturing aan de orde is;
- uitwerking en uitvoering in de vorm van ontwerpogaven voor de stedelijke centra en de deelgebieden door gemeenten en provincies (in onderlinge samenwerking), zoals die in Hoofdstuk 4 zijn beschreven;
- inzet van de provincies en gemeenten en derden op een aantal overige projecten zoals op het gebied van toerisme, zorg en infrastructuur.

A. HET STEDELIJK GEBIED (HET RODE NETWERK)

PROGRAMMA WONEN

Inzet

In deel 1 is aangegeven dat met het programma wonen wordt ingezet op:

- Meer stedelijk wonen, geconcentreerd in Groningen-Haren en Assen en voldoende aandacht voor de huursector (met name het meergezinssegment) en voor de huisvesting van ouderen en jongeren.
- Transformatie van steden om in de stedelijke vraag te voorzien, asloek de kwalitatieve vernieuwing van de bestaande woningvoorraad. Het herstructureringsprogramma (sloop-nieuwbouw, transformatie, upgraden van de voorraad) wordt krachtig ter hand genomen.
- Nieuwbouw geconcentreerd in de T-structuur, aan de randen van Assen, Groningen, Hoogeveen-Sappemeer en bij Leek/Roden. De schakelgemeenten in Groningen en de Drentse kernen voorzien in de woonvraag naar dorps- en landelijk wonen.
- Investeren in landschap voor toekomstige woningbouw, met name het zuidoostelijke deel van de regio. *Zie de beschrijving van het Regio-project in Hoofdstuk 3.*
- Sociale kwaliteit in plannen: kinderopvang, ouderenhuisvesting, speelvoorzieningen, woonzorgvormen en onderwijs, afstemming van woonvormen op nieuwe leefpatronen en vergrijzing.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

Tot 2020 zijn er ongeveer 43.000 woningen nodig voor de toename van het aantal huishoudens en ca 20.000 woningen voor de kwaliteitsverbetering en herstructurering van de bestaande woningvoorraad.

Voor de periode daarna, 2020-2029 zijn de gewenste aantallen moeilijk in te schatten, voorlopige ramingen gaan uit van globaal nog eens 20.000 woningen t.b.v. uitbreiding plus 10.000 woningen in de herstructurering. In totaal is de bouwopgave dan ca 63.000 woningen tot 2020 en wellicht zelfs 90.000

tot 2030. Het effect van de Zuiderzeelijn zal zijn dat de opgave tot 2030 wellicht al kort na 2020 gerealiseerd zal moeten zijn.

Voor de periode 2002 – 2019 is een inschatting gemaakt van de benodigde aantallen woningen per woonmilieu. Onderscheiden worden: woonmilieus dichtbij de grootstedelijke voorzieningen in de stad Groningen, het woonmilieu in Assen en in de schraaggemeenten met nadruk op een meer klein stedelijk groen milieu, en de ‘dorpse’ en landelijke woonmilieus elders in de regio.

Verdeling over woonmilieu's en gemeenten

Indicatieve woningbouw en herstructureringsopgave per woonmilieu, periode 2002-2019

	Groningen / Haren	Assen	Leek en Roden	Hoogezand-Sappemeer	Schakelgemeenten Hoofdkernen Drenthe
Centrum stedelijk plus	++				
Vooroorlogs	++	+			
Naoorlogs compact	++	+			
Naoorlogs grondgebonden	++	++			
Groen-stedelijk	++	++	++	++	
Klein-stedelijk (groen)		++	++	++	
Centrum-dorps			++	++	++
Landelijk wonen					++

Daarmee vertoont de verdeling over de gemeenten het volgende beeld.

Woningbouwopgave voor de komende jaren voor de verschillende gemeenten in de periode 2002-2019

	Woningbouwopgave	%	Vervangende nieuwbouw	Toevoeging	%
Groningen (incl. Haren, Ter Borch, Meerstad Slochteren)	27.400	46%	10.400	17.000	40%
Assen	10.400	16%	2.000	8.400	20%
Hoogezand-Sappemeer	7.600	13%	2.500	5.100	12%
Leek/Roden	6.000	10%	1.100	4.900	11%
Overig Noordenveld	600	1%	100	500	1%
Tynaarlo	2.000	3%	400	1.600	4%
Slochteren	600	1%	100	500	1%
Schakelgemeenten	5.800	10%	1.000	4.800	11%
Totaal	60.400	100%	17.600	42.800	100%

*) De gemeente Slochteren heeft buiten het regiovisie-gebied nog een woningbouwopgave van 300 woningen.

Aan de hand van monitoring van de werkelijke ontwikkelingen zullen deze cijfers van tijd tot tijd worden aangepast.

Er zal een zorgvuldige fasering en afstemming moeten plaatsvinden bij de woningen die in een bepaalde periode gerealiseerd worden. Een veel te hoog of veel te laag tempo in sommige gebieden kan de markt in de regio behoorlijk beïnvloeden. Dit geldt net goed zo voor onevenwichtigheid in het aanbod van woonmilieus. De gevolgen hiervan zullen niet alleen groot zijn voor de beoogde regionale ambities, maar de marktpositie van de regio en zijn financiële positie.

De regio zet zich in voor regionale afstemming van de programmering van de woningbouw, en volgt de regionale markt vraag en faseert of versnelt zonodig de ontwikkeling van locaties. Het projectbureau organiseert de afstemming en zorgt voor adequate informatie voor de stuurgroep.

PROGRAMMA WERKEN

inzet

In deel 1 is aangegeven dat met het programma werken wordt ingezet op:

- Aansluiting op internationale logistieke netwerken, ondermeer Teleport, Zuiderzeelijn, Groningen Airport Eelde, Rail Service Centrum, Eemshaven, en de Ems-as in Duitsland.
- Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid binnen de steden vanuit aanwezige sterke sectoren en vanuit in de regio gevestigde kenniscentra en technologiecentra. Toevoegen van nieuwe dynamiek in steden, door bundeling van bedrijven en maatschappelijke voorzieningen op goed bereikbare locaties aan de hoofdinfrastructuur en op OV-knopen. Tevens door herstructurering van verouderde bedrijvenlocaties, zodat nieuwe stedelijke ruimte ontstaat met hogere dichtheden en combinatie en integratie van wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit.
- Een op regionaal niveau samenhangend en bereikbaar aanbod van locaties, goed ingepast in de T-structuur en gerelateerd aan de ontwikkeling van nieuwe infrastructurele knooppunten.
- Ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen, waar ruimte is voor bedrijven en voorzieningen die op regionale en bovenregionale schaal opereren. Ontwikkelingen die een gemeente- en regiogrensoverschrijdende functie hebben, moeten interprovinciaal worden afgestemd.
- Intensief ruimtegebruik en duurzame inrichting van bedrijventerreinen door bedrijventerreinmanagement.
- Ruimte beschikbaar houden voor de economische sectoren als industrie, handel en transport.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte bedrijventerreinen

In 1996 is voor de regio Groningen-Assen als doel gesteld om tot 2015 een banengroei van 25 procent te bewerkstelligen, dit betekent 37.000 nieuwe banen. Voor de periode tot 2030 is ruimte gezocht voor in totaal 60.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Dit betekent de ontwikkeling van ongeveer 1000 ha bedrijventerrein en de ontwikkeling van 430.000 vierkante meter kantoorruimte in Groningen en Assen.

In de periode 1996-2000 is de totale werkgelegenheid in de regio Groningen-Assen gegroeid met bijna 22.000 werkzame personen. Daarmee is reeds in vier jaar tijd ruim de helft van de verwachte groei van het aantal banen gerealiseerd. De geprognosticeerde bedrijventerreinuitgifte voor de periode 2001-2015 leidt tot een additionele groei van de werkgelegenheid van 20.000 tot 30.000 werkzame personen. Voor de werkgelegenheidseffecten van de kantorensector moet rekening worden gehouden met een groei van het aantal werkzame personen tussen 15.000 en 20.000 personen.

Kwantitatief en kwalitatief worden op korte en middellange termijn geen problemen verwacht ten aanzien van het aanbod aan locatietypes.

Er liggen voldoende plannen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de regio om tot 2020 aan de vraag te kunnen voldoen. Bovendien liggen ze goed gespreid in de regio. In de regio zal niettemin 200 hectare extra ruimte gevonden moeten worden omdat een deel van de eerder aangewezen terreinen een andere bestemming zal krijgen, bijvoorbeeld door transformatie van bedrijventerreinen naar wonen en kantoren. Verder zal tussen 2020 en 2030 in de regio nog eens maximaal 420 hectare bruto nodig zijn. Indien de Zuiderzeelijn volgens plan wordt gerealiseerd, zal deze extra ruimtebehoefte reeds vóór 2020 optreden. Kleinschalige en lokale bedrijvigheid is op verschillende locaties mogelijk.

Ook de bedrijvigheid zal in hoofdzaak worden gebundeld in de T-structuur. In het stedelijke netwerk is steeds meer sprake van gezamenlijke werkgelegenheid die voor alle inwoners van het gebied toegankelijk is dankzij goede verbindingen.

Locaties voor bedrijventerreinen

Eerder aangewezen regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en aanvullend te plannen.

gepland in	'97-2010	kwaliteit	tot 2020	Waarvan nog te plannen	na 2020
Groningen				100 ha	200 ha
Eemspoort	70 ha	gemengd			
Meerstad	50 ha	hoogw.	100 ha		
Westpoort	150 ha	hoogw./gem.	100 ha		
Tynaarlo					
Kranenburg zuid		top/hoogw.	25 ha		
Assen				50 ha	105 ha
Assen-Noord	100 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Assen-Zuid	20 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Haren					
Nesciolaan	10 ha	top	10 ha		
Hoogz.-Sap./Slochteren	50 ha	gemengd	30 ha	30 ha	40 ha
Leek/Roden	20 ha	hoogw./gem.	20 ha	20 ha	
GAE	10 ha	hoogw./gem.	15 ha		
Totaal				200 ha	420 ha

Het regionale project samenwerking bedrijventerreinen is beschreven in Hoofdstuk 3

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte kantoren

In de steden Groningen en Assen zijn er voldoende mogelijkheden om in te spelen op de behoefte aan kantoorruimte (286.000 m² tot 2010; 643.000 m² tot 2020). Een belangrijke rol is weggelegd voor de stationsgebieden in Groningen en Assen en verder het Europark en de intensiveringszones langs de hoofdinfrastructuur in Groningen. Begin 2003 was de totale planvoorraad 338.000 m². Mocht de vraag nog groter worden dan nu is ingeschat, dan kan er aanvullende kantoorruimte worden gevonden in Groningen (200.000 m²) en Assen (100.000 m²).

Overzicht capaciteit plannen kantoorlocaties in Groningen en Assen

	huidige capaciteit	plannen	additioneel tot 2030
Groningen			
Stationsgebied	50.000 m ²		50.000 m ²
Europapark	100.000 m ²		100.000 m ²
Assen			
Stationsgebied	80.000 m ²		50.000 m ²

PROGRAMMA MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

Inzet

In deel 1 is aangegeven dat met het programma mobiliteit en infrastructuur wordt ingezet op:

- Gebundelde verstedelijking in de belangrijkste stedelijke centra en langs de hoofdtransportassen A7 en A28. Deze T-structuur biedt goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer en voor bundeling van verkeersstromen op de hoofdwegen. Een versterkte relatie tussen verstedelijking en mobiliteit kan ook nieuwe financieringsmogelijkheden opleveren.
- Aansluiten op (inter)nationale netwerken: een hogesnelheidsverbinding met de Randstad door middel van de Zuiderzeelijn (gericht op een start van de bouw vanaf 2010), verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde.

- Uitvoering van het regionale project Kolibri OV Netwerk. Dit levert een kwaliteitsimpuls voor het stadsgewestelijk openbaar vervoerssysteem. Het realiseren daarvan is op grond van de afspraken met het rijk voorzien voor 2007. Zie voor een beschrijving van dit project Hoofdstuk 3.
 - Uitvoering van het regionale project Bereikbaarheidsstrategie Assen-Groningen. Dit project is gericht op:
 - Oplossing doorstromingsproblematiek op de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen. De eerste fase wordt uitgevoerd tussen 2004 en 2007. Voor de langere termijn zijn ingrijpende aanpassingen aan de A7 en de Zuidelijke Ringweg nodig. Uitvoering van een tweede fase is voorzien vanaf 2010.
 - Aanpak van de rijkswegen A7 en A 28 van en naar Groningen en Assen.
 - Beter benutten van de bestaande infrastructuur, zowel auto als rail.
 - Een betere doorstroming op de toeleidende regionale wegen naar Groningen en op de ringwegen rond de stad door op termijn alle aansluitingen ongelijkvloers te maken. Verder zal gezocht moeten blijven worden naar maatregelen om de druk op het ringwegennet rond de stad Groningen en binnen Assen evenwichtiger te verdelen.
 - De belangrijkste toeleidende wegen naar en in Assen krijgen een betere doorstroming.
 - Opwaarderen van de N33 (Assen-Zuidbroek).
 - Aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek op de N34 en de N33, inclusief de aanpak van het knooppunt A7-A28.
 - Aanleg van enkele ‘superfietsroutes’ van en naar Groningen en Assen.
 - Het flankerend beleid wordt uitgebreid naar de gehele regio met een gebiedsgerichte aanpak: vervoermanagement, parkeerbeleid, aanleg van transferia plus P+R-citybus (ook op enige afstand van de steden) en het bevorderen van het fietsgebruik en multimodaal vervoer.
- Zie voor een beschrijving van dit project Hoofdstuk 3.

B. HET LANDELIJKE GEBIED (HET GROEN-BLAUWE NETWERK)

PROGRAMMA NATUUR, WATER EN LANDSCHAP

Inzet

In deel 1 is aangegeven hoe met het programma Natuur, Water en Landschap wordt ingezet op het watersysteem, gebaseerd op stroomgebiedvisies, beheer en -ontwikkeling van natuur, landschapskwaliteit (beeldkwaliteit, milieukwaliteit, ecologische kwaliteit en cultuurhistorische kwaliteit), perspectief voor het economisch functioneren van de landbouw die tevens drager van de landschapsstructuur is, het bieden van recreatieve en toeristische voorzieningen waarbij de recreatiedruk op het landschap verantwoord wordt ingepast en tenslotte, het vergroten van de aantrekkelijkheid van de gebieden rond de stedelijke centra voor wonen, werken en recreatie door middel van “groen in en om de stad”.

Concrete resultaten en activiteiten

Anders dan bij de programma's voor het rode netwerk zijn de onderdelen nog niet allemaal in kwantificeerbare maatregelen te vertalen. In veel gevallen is nog intermediaire planvorming nodig.

In het kader van het programma natuur, water en landschap moeten de komende periode de volgende concrete stappen worden gezet:

- Opstellen van een regionaal landschapsontwikkelingsplan waarin de samenhang tussen gebiedseigen landschapskwaliteiten en gewenste ontwikkelingen vanuit het watersysteem tot uitdrukking komen en dat de gebiedsprogramma's aanstuurt. Het landschapsontwikkelingsplan is een kaderstellend instrument voor de gemeentelijke planvorming. Het totale Regiovisie-gebied kan worden verdeeld in een aantal landschapstypen. Elk landschapstype gebied krijgt een eigen specifieke water- en ruimtelijke ordeningsstrategie (of omgevingsstrategie).
- Uitwerking en uitvoering van een integrale Stroomgebiedvisie. De kernpunten van de Stroomgebiedvisie zijn:
 - het op orde brengen van het watersysteem door de inrichting van waterbergingsgebieden en ka-
deverhogingen.

- het op orde houden van het watersysteem door rekening te houden met de klimaatveranderingen en de bodemdaling door meer ruimte voor water te creëren in nieuwe en bestaande stedelijke gebieden en in het landelijk gebied. Dit geldt ook voor eventuele watertekorten, de waterkwaliteit, het grondwater en de waterketen.
- het gebruiken van een waterkansenkaart als sturend element bij nieuwe ontwikkelingen.
- Naar aanleiding van de stroomgebiedsvisie worden gebieden gereserveerd voor waterberging: In totaal gaat het om circa 5100 hectare. Voor de periode tot 2050 is voor het gehele stroomgebied van de beide waterschappen een totaal oppervlak nodig van 9400 hectare. (Uitgaande van een inundatiefrequentie van 1:100, d.w.z. met kans van eens per 100 jaar). Het totale oppervlak van ruim 5100 hectare is inmiddels intentioneel vastgelegd in het Actieprogramma 2000+ van provincies en waterschappen. Voor het resterende benodigde oppervlak bergingsgebied is een 'zoekgebied' vastgesteld. Het betreft hier zo'n 4300 hectare. Waar mogelijk kan waterberging worden gecombineerd met natuurontwikkeling. Een zeer groot deel van dit zoekgebied valt echter buiten de regio. De berging in geval van rampsituaties zal moeten worden gevonden in noodbergingsgebieden. Dit zullen in het algemeen natuur- en landbouwgebieden zijn die in dergelijke situaties worden geïnundeerd.

Berginggebieden in het Regiovisie-gebied Groningen-Assen (tot 2015)

(Volgens het Vervolgadvies waterberging van de Stuurgroep 2000+ van januari 2003)

Berginggebied	areaal (ha)	Type	inundatiefrequentie
Aa en Hunze	1819		
Westerbroekstermadepolder	200	regulier	1:30 tot 1:100 jaar
Kropswolderbuitenpolder	260	regulier	1:30 tot 1:100 jaar
Lappenvoort	339	Noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Onnerpolder	334	Noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Oostpolder	686	noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Noorderzijvest	3324		
Peizer-Eeldermeden Noord	605	regulier	1:30 tot 1:100 jaar
Matsloot-Roderwolde	1169	noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
De Dijken	196	noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Leutingwolde	418	noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Peizer-Eeldermeden Zuid	936	noodberging	1:100 tot 1:1000 jaar
Totaal	5143		

- Projectmatige aanpak van de groen-blauwe zones van Eelder- en Peizerdiep/Reitdiep, Drentse Aa/Hunze en Middag-Humsterland met aandacht voor natuur, water, landbouw en recreatie in onderlinge samenhang.
- Gebiedsgerichte beleidsuitvoering in de gebieden Eelder- en Peizerdiep, Drentse Aa, Reitdiepzone en Midden Groningen.
- Voortgezette ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur. Tot 2018 moet 6000 ha EHS-beheersgebied worden gerealiseerd en 12000 ha EHS-natuurgebied. De inpassing van waterbergingscapaciteit kan hiermee deels worden gecombineerd. Verder zullen nader te bepalen oppervlakten stedelijke groenstructuur worden gerealiseerd in Groningen, Assen, Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer.
- Als drager van de landschapsstructuur en als economische functie in het landelijk gebied moet de landbouw perspectief worden geboden. Door multifunctioneel gebruik van het landelijk gebied en

de verbreding van de functie van de landbouw met taken op het gebied van zorg, natuur- en landschapsbeheer en water wordt de levensvatbaarheid van landbouwbedrijven vergroot. Tegelijkertijd wordt ook de aantrekkelijkheid van het landelijk gebied vergroot. In de gebieden met een technisch beheerst watersysteem zullen de mogelijkheden van de landbouw worden geoptimaliseerd. In de overige gebieden zal het proces van schaalvergroting binnen landschappelijke structuur en omschakeling naar nieuwe vormen van landbouw en verberging van de bedrijfsfuncties worden gestimuleerd.

- Uitvoering van het regionale project “Regiopark”.
De bovengenoemde actiepunten regionaal landschapsonwikkelingsplan, de projectmatige aanpak van groen-blauwe zones en de gebiedsgerichte beleidsuitvoering in de enkele gebieden worden hierin, onder regionale regie gebundeld. *Zie voor een beschrijving van dit project Hoofdstuk 3.*

C. OVERIGE PROGRAMMA'S

PROGRAMMA RECREATIE EN TOERISME

Inzet

In deel 1 is dit programmaonderdeel beschreven bij het onderdeel groen-blauwe netwerk.

Het heeft echter ook raakvlakken met wonen en werken. Voor dit programma geldt dat de regio het wel van groot belang acht, maar de uitvoering wordt overgelaten aan de verschillende partners en vindt niet plaats in regioverband. Samengevat luidt de gezamenlijke ambitie van de regio als volgt:

- Stedelijk toerisme: de gemeenten Groningen en Assen investeren in stedelijke attractiviteit en marketing van voorzieningen. Het complementaire toeristische product van stad en omgeving wordt sterker benadrukt. en hiervoor worden in de infrastructurele sfeer voorzieningen getroffen.
- Een betere relatie tussen stad en ommeland komt onder andere tot stand door samenwerking, verbetering van de verbindingen en door het maken van arrangementen.
- De regionale inzet wordt gericht op de coördinatie van evenementen in de stad Groningen en daarbuiten. Evenzo wordt gestreefd naar een betere afstemming en programmering van evenementen in Assen (TT en de Fietsvierdaagse) met de Bernhardhoeve en de Zuidlaardermarkt. Door het koppelen van arrangementen wordt een meerwaarde verkregen.
- Landschappelijke druk: provincies en gemeenten:
 - zorgvuldige planning van toeristische investeringen in het landelijk gebied;
 - investeren in goede ontsluitende fietsinfrastructuur binnen gebiedsplannen en stedelijke uitbreidingsplannen;
 - recreatief mobiliteitsplan Noord Drenthe - Centraal Groningen
 - Beheers-, Inrichtings- en Ontwikkelingsplan Drentse Aa
 - Landinrichtingsplannen
- Waterrecreatie: uitvoering provinciale plannen voor ontwikkeling van het vaarwegennet
- Verblijfsrecreatie: provincies stemmen hun beleid onderling af. Investeren, innovatie en kwaliteitsverbetering blijven noodzakelijk om te voldoen aan veranderende wensen van de consument en om te kunnen blijven concurreren met andere gebieden.
- Regio-Marketing: provinciale regie van samenwerking tussen provincies, gemeenten, VVV's en ondernemers.

PROGRAMMA SOCIAAL/VOORZIENINGEN/CULTUUR

Inzet

De regio wil voor zijn huidige en toekomstige bewoners een prettige plek zijn om te wonen en te werken. Een plek waar kinderen kunnen opgroeien, waar iemand zijn vrije tijd prettig kan doorbrengen en waar iets te beleven valt. Het regionale voorzieningenpakket dient de mensen in het gebied winkels,

uitgaansgelegenheden, recreatie, maatschappelijke en culturele voorzieningen, onderwijs en zorg te bieden. Dit vraagt om:

Afstemming voorzieningen

- Maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een voorzieningenstructuur die het mogelijk maakt dat mensen arbeid, zorg, onderwijs en andere activiteiten kunnen combineren. Daarvoor ontwikkelen gemeenten knooppunten van voorzieningen die mensen in staat stellen tot een juiste afstemming en een goede dagindeling te komen.
- Gemeenten gaan lokale functies die onder invloed van schaalvergroting en kwaliteitswensen onder druk staan zodanig combineren en spreiden dat er een complementair aanbod ontstaat (bijvoorbeeld van basisscholen, sportvoorzieningen, recreatie, zorg enzovoort).
- Topvoorzieningen op het gebied van onderwijs, sport, cultuur en congresfaciliteiten worden geconcentreerd in de steden Groningen en Assen. Deze gemeenten ontwikkelen goed ontsloten locatie met uitstraling waar deze functies in te passen zijn.

Zorgvoorzieningen

- De toenemende vergrijzing zal leiden tot een sterk individuele vraag naar zorg gekoppeld aan zelfstandig wonen. Op lokaal niveau dienen er basisvoorzieningen voor alle burgers toegankelijk te zijn. Het is het noodzakelijk te komen tot intensivering en afstemming van samenwerking in het zorgaanbod. Gemeenten zullen samen met zorginstellingen, woningbouwcorporaties en welzijnsorganisaties plannen ontwikkelen die aan de vraag beantwoorden van doelgroepen als ouderen, gehandicapten en de geestelijke gezondheidszorg. Daarbij moet het ook mogelijk zijn over de gemeentegrenzen heen te kijken en na te gaan in hoeverre regionale samenwerking tot win-win situaties kan leiden.
- De provincies ontwikkelen samen met maatschappelijke partijen zogeheten zorgvisies en nodigen betrokken partijen uit om te komen tot een gezamenlijke invulling.

Sociale invalshoek in plannen

- Bij het ontwikkelen van nieuwbouwplannen en wijkvernieuwingsplannen zullen gemeenten aandacht geven aan de sociale aspecten in de plannen en in het planproces.
- De woningvoorraad in de stedelijke centra worden afgestemd op de veranderingen in de samenstelling van de bevolking.
- Bij de uitvoering van herstructureringsplannen worden aanwezige sociale structuren ondersteund.
- Bij de inrichting van de woonomgeving wordt aandacht besteed aan voorzieningen voor ouderen en jongeren, aan veiligheid en het creëren van mogelijkheden om sociale contacten te leggen.
- De burgers worden bij de planvorming op verschillende schaalniveaus betrokken om in te kunnen inspelen op maatschappelijke eisen en wensen.

Ruimtelijke kwaliteit en identiteit

- De provincies en gemeenten werken aan het versterken van de identiteit van stedelijke milieus en landschappen op basis van gerichte strategie. Zij organiseren maatschappelijke debatten of de gewenste inrichtingen en geven ruimte voor vernieuwend ontwerp en experimenten.
- De geschiedenis van de regio dient zichtbaar te blijven. Bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen worden zo op elkaar afgestemd dat nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd.
- De openbare ruimte langs de hoofdinfrastructuur krijgt zo'n kwaliteit dat het kan gaan fungeren als regionale identiteitsdrager.
- De regio ziet graag dat gemeenten creatieve ontwerpers en beeldend kunstenaars ingeschakelen bij ruimtelijke ordeningstrajecten en planvormingen voor gebieden en locaties om te komen tot vernieuwende stedenbouw, architectuur en ruimtelijke kwaliteit.

Cultureel perspectief

- Het imago van de stad Groningen op het gebied van cultureel moet goed worden onderhouden, maar het moet ook worden versterkt door het stimuleren en organiseren van culturele evenementen, bijzondere tentoonstellingen en experimentele vormen van kunst en architectuur. Van belang is dat cultuur en kunst aansluiting vinden bij de eigen leefomgeving en dat cultuur- en kunstprogramma's

voldoende 'spannend' en vernieuwend zijn. Hier ligt een opgave voor de beide steden Groningen en Assen. Zij zouden een beroep moeten kunnen doen op het Noordelijk Cultureel Fonds voor vernieuwing en experiment, bijvoorbeeld bij de herstructureringsprocessen in wijken.

Hoofdstuk 3 DE REGIONALE PROJECTEN

Het realiseren van de Regiovisie vindt niet alleen plaats door strategische afspraken te maken over de programma's en de ontwerpogaven voor gemeenten en provincies, maar ook in de vorm van regionale projecten. Deze regionale projecten zijn essentieel voor de regio als geheel. Ze worden rechtstreeks door de regio-organisatie aangestuurd.

Het proces voor ontwikkeling en uitvoering van regio-projecten

De grote regionale projecten doorlopen enkele stadia:

Verkenning

De Stuurgroep geeft opdracht om een te verkennen te verrichten hoe één van de beleidsdoelen van de Regiovisie kan worden gerealiseerd in een project. Het dient te gaan om een project waarmee een regionaal belang in grote mate kan worden gediend. In de geactualiseerde visie worden enkele regionale projecten voorgesteld. De Stuurgroep kan aan de gemeenteraden en de staten voorstellen om nieuwe regionale projecten te benoemen. Er worden middelen uitgetrokken om deze verkenning te verrichten. Er worden nog geen projectuitgaven gedaan die te maken hebben met uitwerking en realisatie.

(Project)studie

De Stuurgroep is bevoegd om op basis van een verkenning een project verder te laten uitwerken tot een niveau dat duidelijk is wat er gedaan moet worden, wat de toegevoegde waarde voor de regio is, welke kosten de uitvoering met zich mee brengt en hoe deze kosten worden gedragen. Er wordt een gelimiteerd budget beschikbaar gesteld (uit het algemene fonds) om zo'n studie te verrichten.

Realisatie

Indien de raden en staten hebben ingestemd met een voorstel van de Stuurgroep voor de uitvoering van een regioproject kan tot realisatie worden overgegaan. In het betreffende voorstel is ook de eventuele financiële bijdrage per deelnemer bepaald en zijn afspraken over externe financieringsbronnen opgenomen.

Zodra de fase van realisatie is bereikt, kan worden overwogen om voor het project een apart uitvoeringsorgaan in het leven te roepen of de uitvoering over te dragen aan een van de regiopartijen of een externe partij.

De besluitvorming over de uitvoering van een regioproject en de benodigde financiële inzet vindt plaats in het kader van een uitvoeringsprogramma van de hele Regiovisie als onderdeel van het meerjareninvesteringsprogramma.

Benoemde Regio-projecten

Fase I. Verkenning:

- Samenwerking bedrijventerreinen
- Regio-park
- Voorinvesteren in landschap voor verstedelijking

Fase 2:

- Kolibri-OV net
- Maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen

Fase 3:

- Over de uitvoering van delen van Kolibri en BAG wordt op basis van het Meerjarenprogramma 2005-2009 in februari/maart 2004 een besluit genomen.

3.1 REGIOPROJECT KOLIBRI OV NETWERK

Het Kolibri Openbaar Vervoer Netwerk is een totaalpakket OV-maatregelen voor de gehele regio Groningen-Assen. Naast een bijdrage aan de bereikbaarheidsproblematiek moet het Kolibri-project een aandeel hebben in het verbeteren van het verblijfsklimaat, met name in de binnenstad en het stationsgebied van Groningen.

Verder is het Kolibri-project van essentieel belang om een structurerende rol te vervullen bij de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. Deze strategische structurerende werking is zowel van belang voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van de steden Groningen en Assen als voor de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer. Omgekeerd kan het ruimtelijk-economisch programma een belangrijke impuls betekenen voor het openbaar vervoer. Voor de overige kernen in de regio vervult het Kolibri OV Netwerk een faciliterende functie.

Het Kolibrieproject bestaat uit de volgende elementen:

- Doorkoppelen van bestaande regionale spoorlijnen en frequentieverhoging op de lijn Groningen-Assen.
- Introduceren van een zogeheten light-train op deze lijn.
- Heropenen van de spoorlijn naar Veendam.
- Toevoegen van een aantal stations langs deze lijnen.
- Introduceren van de light-train (het 'vertrammen') op vooralsnog twee OV-assen in de stad Groningen.
- Invoeren van hoogwaardig busvervoer op zware stedelijke en regionale vervoersrelaties.
- Aanleggen van nieuwe transferia in en rond Groningen en Assen.

De kosten van het Kolibri-project worden geschat op in totaal 341 miljoen euro.

Eerste fase Kolibri-project

Samen met het rijk is een verkenningstudie naar de gewenste OV-structuur uitgevoerd. De uitvoering van Kolibri zal gefaseerd plaatsvinden waarbij in de eerste fase het accent ligt op de verbinding Groningen-Assen en de (voedende) verbindingen vanuit de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer.

De eerste fase bestaat in hoofdlijnen uit de volgende elementen:

- Frequentie in de spoorcorridor Groningen-Assen verhogen in combinatie met de opening van het station Europapark in Groningen.
- Nieuwe stations realiseren aan de lijn Groningen-Assen
Als nieuwe stations zijn Assen-Noord en Assen-Zuid het meest kansrijk. Voorwaarde is wel dat dit gepaard gaat met het ontwikkelen van de gebieden rond de stations.
- Een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer in de stad Groningen realiseren met vooralsnog één lijn met tramkwaliteit (als meest kansrijk de lijn naar Zernike) en de aanleg transferia/OV-knopen als transferpunten voor regionaal busverkeer.
- Aansluitende en voedende voorzieningen voor de hoofdverbindingen vanuit de regio.
Afhankelijk van de keuzes in de Regiovisie en het draagvlak bij vervoerders ligt het in de rede in de eerste fase in te zetten op verbeterde verbindingen naar Roden/Leek (Q-liner) en de treinverbinding naar Hoogezand-Sappemeer met een nieuw station Stadshart.
Daarnaast kan worden onderzocht of Zuidhorn een frequentere verbinding met de stad kan krijgen door de sneltreinen op de verbinding Groningen-Leeuwarden ook in Zuidhorn te laten stoppen. In de tweede fase van Kolibri zullen de treinen op deze lijn ook doorrijden naar station Europapark. Daarnaast is er al een directe busverbinding tussen Zuidhorn en Groningen-Zernike, waarvan de frequentie wellicht kan worden uitgebreid.

Door de spoorverdubbeling naar Sauwerd is op dit traject in principe capaciteit beschikbaar voor frequentieverhoging.

- Enkele relatief kleine, snel te realiseren maatregelen in de regio om het Kolibri-project voor potentiële gebruikers te positioneren
(Te denken valt hier aan het weghalen van kleine infrastructurele knelpunten voor de bus en het geven van een facelift aan stations aan de noordelijke lijnen. Het zijn investeringen van beperkte omvang die de klant zal weten te waarderen en die daarmee de exploitatie positief zullen beïnvloeden.)

De totale kosten voor de eerste fase van het Kolibri-project worden vooralsnog op 165 miljoen euro gesteld.

Uitvoering en financiering

Binnen de regio bestaat een groot draagvlak voor het Kolibri-project. De regio vraagt van het rijk om zich te committeren aan het totaalconcept en het project op zo kort mogelijke termijn in de planstudie-fase van het MIT op te nemen. Zo wordt perspectief geboden op financiering door het rijk. Dit is conform de intenties zoals ze uitgesproken zijn bij de tweede fase van de Zuidelijke Ringweg.

Om de eerste fase van het Kolibri-project te realiseren en een duidelijk signaal naar het rijk af te geven zal - anders dan gebruikelijk is voor MIT-projecten - een substantieel deel van de kosten door de regio zelf worden opgebracht.

Voor dit project wordt een aparte financiële verdeelsleutel tussen de regiopartners overeengekomen die recht doet aan het proportionele belang van de partners. Het aandeel van de provincies voor Kolibri gaat omhoog en gemeenten wordt gevraagd voor projecten in de eigen gemeente een eigen bijdrage van 20 procent te leveren. Het project valt onder de eindverantwoordelijkheid van de Projectdirectie van de Regiovisie. Zie voor een kostenoverzicht de twee bijdragetabellen in Hoofdstuk 6.

Passend binnen het Kolibri-concept, maar qua financiering onafhankelijk ervan wordt bij de aanbesteding van de Noordelijke spoorlijnen ingezet om in 2005/2006 te rijden met nieuw materieel.

Er wordt een financiële strategie uitgewerkt met betrekking tot spreiding van de lasten in de tijd, betalingsmomenten en betalingscondities, indexering en rente, omgaan met onzekerheid en dynamiek. Dit zal in een convenant worden geregeld, al dan niet als onderdeel van het Convenant Regiovisie.

De eerste fase van het Kolibri-project kan niet alleen op een bestuurlijk draagvlak rusten. Het gewicht ervan moet zich ook in de markt bewijzen. Dit vraagt een aanpak met een aanbestedingsstrategie die al vroeg in het verdere planvormingsproces de toets van de markt zoekt. Gerichte marktconsultatie of een prijsvraagmodel zijn hiervoor passende, te onderzoeken vormen. Het werken aan een functioneel programma van eisen is een eerste voorwaardenscheppende stap. Hierbij zullen relevante ruimtelijke ontwikkelingen langs de tracés en op de OV-knopen worden betrokken. Ook de bevolking en maatschappelijke organisaties worden bij de vervolgstappen betrokken.

Werkwijze

De aansturing van de uitvoering van de werkzaamheden van rijk, provincies en gemeenten vindt plaats vanuit de centrale projectleiding als onderdeel van het Projectbureau:

- fasering van uitvoering van projecten binnen financiële randvoorwaarden
- planning van werkzaamheden
- formulering inzet op deelprojecten
- overleg met betrokken partijen over uitvoering
- regelen medefinanciering door de regio aan deelprojecten
- monitoring van de uitvoering
- organisatie van ketenbenadering van de mobiliteit binnen in regio (afstemming maatregelen voor infrastructuur, Kolibri, afstemming vervoerwijzen, flankerend beleid)
- uitwerking van projecten door verantwoordelijke partijen met een kwartaalrapportage van de voortgang aan het Projectbureau

Middelen

- kosten 1e fase 165 miljoen euro
- kosten 2e fase 176 miljoen euro
- aandeel rijk p.m.
- aandeel regio p.m.

3.2 REGIOPROJECT MAATREGELENPAKKET BEREIKBAARHEID ASSEN-GRONINGEN (BAG)

Het afwikkelingsniveau op de T-structuur optimaliseren en het Kolibri OV-Netwerk (op tijd) realiseren zijn samenhangende speerpunten om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Voor de hoofdwegenstructuur gaat het om het completeren en optimaliseren van verschillende schakels en het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

Een middel om dit te bereiken is meer dan in het verleden in te zetten op (tijdelijke) benuttingsmaatregelen in combinatie met een dynamisch verkeersmanagement. Aandachtspunt hier is de uitwisseling tussen de stedelijke en de hoofdwegenstructuur. Een oplossing kan mogelijk worden gevonden door de verkeersdruk op het ringwegennet van Groningen evenwichtiger te verdelen.

Het integrale maatregelenpakket voor de agglomeratie Groningen is indertijd verbreed naar de regio Groningen-Assen. Voor wat betreft de regionale maatregelen is aansluiting gezocht bij het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland. Dit is een zogeheten landsdelige uitwerking van het (concept-) Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) / Nota Mobiliteit.

Bij het samenstellen van de lijst project is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen voor het optimaliseren van de (inter)nationale transportassen
- maatregelen voor het optimaliseren van de bereikbaarheid van de economische kernzones
- maatregelen binnen de economische kernzones zelf

Projecten BAG-pakket voor het stedelijke netwerk Groningen-Assen (2004 – 2020)
(bedragen in miljoenen euro's)

maatregelen (inter)nationale transportassen

hoofdwegennet

A7 /Zuidelijke Ringweg eerste fase ter aanvulling Langman-maatregelen (o.a. bypasses Zuidelijke Ringweg, Euvelgunne-tracé, tunnels Julianaplein en aansluiting Laan Corpus den Hoorn	275
--	-----

maatregelen bereikbaarheid economische kernzones

hoofdwegennet

A28	Assen-Groningen, benuttingsvariant binnen bestaand profiel	30
N33	Assen-Zuidbroek, structurele aanpak verkeersveiligheidsknelpunt door verdubbeling c.q. rijbaanscheiding	75
N33/A28	Assen-Zuid, reconstructie knooppunt i.c.m. ontwikkeling kantorenlocatie	12,5
N34	Anloo-De Punt, aanpak verkeersonveiligheid	10

maatregelen binnen de kernzones

doorstroming toeleidende wegen

A7	Leek – Groningen, betere benutting binnen bestaand profiel	30
N355	Zuidhorn-Groningen, capaciteitsuitbreiding	10
N355	Zuidhorn-Groningen, omlegging Zuidhorn	24,7
N361	Winsum-Groningen, capaciteitsverhoging en verbetering leefbaarheid dorpen (afhankelijk uitkomsten MER)	43
N372	Leek-A7, capaciteitsverhoging	5
N372	(deel) westelijke omlegging Leek dan wel 0+-variant (afhankelijk van uitkomsten MER)	15
N372	Roden-Peize-A7, inclusief transferium Hoogkerk maatregelen Peizermade capaciteitsuitbreiding en ontsluiting transferium/bedrijvenpark	12,5

doorstroming ringwegennet Groningen

N370	westelijke ringweg, ongelijkvloers maken aansluiting Hoendiep	13
N370	westelijke ringweg, optimaliseren aansluiting noordelijke-westelijke ringweg	7
N370	westelijke ringweg Groningen, aanpak noordelijke deel	51
N370	noordelijke ringweg, ongelijkvloers maken aansluiting Bedumerweg in combinatie met aanpak Noordzeebrug	22

doorstroming hoofdwegenstructuur Assen

optimaliseren Noord-Zuidroute	15
verdubbeling Europaweg-Zuid, -West en -Noord	15

openbaar Vervoer

ontwikkeling en ontsluiting stationsgebied Groningen	7,5
aanleg transferia (o.a. Haren)	7,5

fietsroutes

aanleg superfietsroutes van en naar Groningen en Assen	7,5
--	-----

flankerend beleid

totaal	687,7
--------	-------

In totaal is er 688 miljoen euro nodig voor dit pakket infrastructurele verbeteringsmaatregelen voor de periode tot 2020. Hiervan heeft 432 miljoen euro betrekking op rijksinfrastructuur en 296 miljoen euro op regionale en lokale infrastructuur. De bijdrage van de regio is begroot op 160 miljoen. Vanuit het Regiofonds wordt 50 miljoen bijgedragen.

Werkwijze

De coördinatie van de uitvoering van de werkzaamheden van rijk, provincies en gemeenten vindt plaats vanuit de centrale projectleiding als onderdeel van het Projectbureau:

- plannen van werkzaamheden binnen financiële randvoorwaarden
- formuleren inzet op deelprojecten
- overleggen met betrokken partijen over uitvoering
- monitoren van de uitvoering
- organiseren van een ketenbenadering van de mobiliteit binnen de regio (afstemming maatregelen voor infrastructuur, Kolibri-project en flankerend beleid)
- uitwerken en uitvoeren van projecten door verantwoordelijke partijen met verantwoording over de voortgang aan het Projectbureau

Middelen

- totale investeringen 687 miljoen euro
- aandeel rijk 446 miljoen euro
- aandeel regio 160 miljoen euro
- aandeel derden 22 miljoen euro
- vanuit Regiofonds 50 miljoen euro

3.3 REGIOPROJECT SAMENWERKING REGIONALE BEDRIJVENLOCATIES

De regio staat voor de opgave om de economische ontwikkeling te accommoderen met onder andere het realiseren van enkele regionale bedrijvenlocaties. Het regionaal aanbod dient zodanig gevarieerd te zijn dat het de marktvrage kan bedienen.

De regionale samenwerking heeft betrekking op de volgende zaken:

- afstemming van de planning van het aanbod op de marktvrage
- afspraken over de typering van de gewenste aanbod per locatie
- afspraken over de fasering van de ontwikkeling van de locaties
- afspraken over gezamenlijke exploitatie van de regionale bedrijvenlocaties
- ontwikkelen van een beheersorganisatie per locatie (bedrijventerreinmanagement)
- samenwerking met de NOM voor regionale promotie en acquisitie van bedrijven

Er zijn veel voordelen van een dergelijke regionale samenwerking verbonden:

- vermindering van risico's van afzonderlijke locaties en het voorkomen van overaanbod
- verbetering van het regionale aanbod
- verminderde en gedeelde risico's bij inrichten van locaties voor specifieke marktsegmenten
- verbetering van het optreden richting marktpartijen
- optimale ambtelijke inzet op ontwikkelingsproces en oplossen van knelpunten

De samenwerking kan resulteren in een zelfstandig functionerend regionaal orgaan voor ontwikkeling, exploitatie en beheer van bedrijventerreinen dat in staat is marktgericht te opereren tussen overheid en bedrijfsleven en de belangen van beide kan waarborgen.

Op termijn kan de samenwerking worden uitgebreid met het inpassen van de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde (vastgoedontwikkeling op het voorterrein, acquisitie van luchthaven-georiënteerde bedrijven) en de participatie in vastgoedontwikkeling ten behoeve van bedrijfsgebouwen en kantoren voor speciale doelgroepen.

Werkwijze

Samenwerkingspartijen zijn de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Groningen, Assen, Leek, Noordenveld, Hoogezand-Sappemeer, Tynaarlo en de NOM. De gemeenten treden op als projectverantwoordelijken.

In opdracht van de stuurgroep coördineert het projectbureau de uitvoering van de volgende werkzaamheden:

- betrokken partijen organiseren rond de samenwerkingsdoelen
- een samenwerkingsovereenkomst tot stand brengen tussen de potentiële samenwerkende partijen
- op termijn een zelfstandig functionerende regionaal orgaan oprichten voor de ontwikkeling, exploitatie en beheer van bedrijventerreinen
- eventueel regelen van medefinanciering door de regio aan deelprojecten
- monitoring van de uitvoering
- uitwerken en uitvoeren van projecten door verantwoordelijke partijen met verantwoording over de voortgang aan het Projectbureau

Middelen

- middelen regio p.m.

In de afgelopen jaren is er een start gemaakt om te komen tot een afspraak over de samenwerking aan de exploitatie van regionale bedrijventerreinen. De voortgang van dit project is de afgelopen periode echter gestagneerd. Dit heeft te maken met het ontbreken van voldoende helderheid over de gezamenlijke koers. Inmiddels is de draad weer opgepakt. Eind 2003 zullen voorstellen over de verdere aanpak van dit project aan de Stuurgroep ter besluitvorming worden voorgelegd. Inzet is de economische noodzaak om te zorgen voor kwalitatief goede bedrijvenlocaties langs de T-structuur en de noodzaak om te komen tot niet-vrijblijvende afspraken.

3.4 REGIOPROJECT VOORINVESTERINGEN IN LANDSCHAP VOOR VERSTEDELIJKING

Binnen de regio wordt de verstedelijking gebundeld bij de steden Groningen en Assen en in de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer. De ruimteclaims voor woningbouw die daaruit voortkomen zijn groot en kunnen op termijn nog toenemen als de Zuiderzeelijn een feit geworden is.

Een groot deel van de regionale opgave wordt gesitueerd op locaties die vanuit de marktwensen op dit moment minder aantrekkelijk zijn. Om de achterstand ten opzichte van de aantrekkelijker locaties op te vangen zal er een voorinvestering in het landschap moeten plaatsvinden, voorgesorterd op de woningbouw. Dit kan bijvoorbeeld door op voorhand waterpartijen en beplanting aan te leggen, wat die gebieden een nieuwe en aantrekkelijk identiteit verschaft.

Investerings in landschap voor (toekomstige) woningbouw zijn in elke geval aan de orde bij de volgende projecten:

Groningen-Meerstad

Bij Groningen is het plan Meerstad in voorbereiding. Dit betreft een grootschalige ingreep in het landschap, waarbij er een combinatie wordt gezocht tussen woningbouw, bedrijvigheid, natuurontwikkeling en waterbeheer en recreatie. Deze ontwikkeling vergt een forse investering vanuit meerdere partijen en heeft vanwege het grootschalig karakter en de benodigde voorinvesteringen een risico. Vanwege het belang van deze grote locatie voor de regio dient bezien te worden in hoeverre deze risico's kunnen worden gespreid en gedragen over de regiopartners.

Eelderwolde/Ter Borch

De gemeente Tynaarlo ontwikkelt op basis van de regiovisie uit 1998 de woon- en werklocatie Ter Borch aan de rand van de stad Groningen, met een groen-stedelijk karakter. De noodzakelijk landschappelijke inpassing en randvoorwaarden die vanuit natuur en water worden gesteld betekenen dat de ontwikkeling op deze locatie gepaard gaat met forse extra investeringen.

De ontwikkeling van nieuwe landschappen bij Groningen en Hoogezand-Sappemeer drager er aan bij dat de recreatieve druk op kwetsbare landschappen kan worden afgeleid.

Zuidzijde Locatie Hoogezand-Sappemeer

De inzet van het project is een noodzakelijk versterking van de positie van de gemeente op de woningmarkt. De gemeente ontwikkelt daarvoor een nieuwe landschapsstructuur ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer door de aanleg groenzones die aansluiten op de bestaande veenkoloniale structuur, maar daar ook nieuwe identiteit aan toevoegen, realisatie van nieuwe waterpartijen en een vaarverbinding vanaf het Zuidlaardermeer naar Oost-Groningen. In het gebied zal worden geëxperimenteerd met nieuwe vormen van ruimtegebruik voor wonen, werken en recreatie. Het project past eveneens bij de uitvoering van de agenda van de Veenkoloniën.

De locatie ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer hoort tot de locaties waarvan verwacht wordt dat opbrengsten uit verstedelijking in de eerste jaren negatief zullen uitvallen.

Werkwijze

De projectmatige aanpak van de landschapsbouw en verstedelijking bij de stedelijke centra vind in eerste instantie plaats door de betreffende gemeenten zelf, veelal in samenwerking met de buurgemeenten en de provincies. De uitkomsten van de planuitwerkingen en daarbij behorende financiële kader, met onderbouwing van eventuele benodigde regio-inzet, wordt ter behandeling aan de stuurgroep van de Regio voorgelegd,

De regionale inzet zal bestaan uit:

- het zoveel mogelijk gezamenlijk dragen van de onevenredig op de begroting drukkende voorinvesteringen op locaties waar de regionale taakstelling voor woningbouw wordt gerealiseerd;
- het verkennen en zo mogelijk invoeren van een systematiek van grondbeleid binnen de regio, waarmee de risico's van de investeringen kunnen worden verminderd en er een verevening tussen winst en verlieslocaties kan ontstaan.

Middelen

Vooralsnog wordt op de meerjarenbegroting een regionale investeringsbijdrage van 50 miljoen euro gereserveerd. De wijze waarop de middelen zullen worden ingezet zal nader uitgewerkt worden . Overwogen wordt om een zogeheten revolving fund op te zetten waarbij afspraken worden gemaakt om middelen bij daadwerkelijke exploitatie van het gebied naar de regio terug te laten vloeien.

3.5. REGIO-PARK

Het is een regionale verantwoordelijkheid om de kwaliteiten in het landelijk gebied onder druk van doorgaande verstedelijking te waarborgen. Op regionaal niveau wordt een regiopark gestalte gegeven overeenkomstig de intenties van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. De ontwikkeling van een regiopark krijgt gestalte in de volgende deelprojecten:

Regionaal Landschapsontwikkelingsplan (LOP)

Het op te stellen regionaal landschapsontwikkelingsplan vormt een integrale ontwikkelingsstrategie voor het landelijk gebied binnen de regio en biedt een kader voor de uitvoeringsactiviteiten van provincies en gemeenten binnen de regio en in de onderscheiden deelgebieden. Inzet is te bereiken dat:

- de kwaliteit en diversiteit van landschappen, die de regio zo uniek maken, te bewaken en nieuwe ontwikkelen daarop af te stemmen;
- er samenhang en functiecombinaties ontstaan tussen watersysteem, natuurontwikkeling, landbouw en recreatiefaciliteiten.

Dit LOP neemt de uitvoering van gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's van de deelgebieden niet over maar zet ze in regionaal perspectief. Met voorstellen voor de strategie van functies per gebied en de ontwikkeling van een aanvullende financieringsinstrumentarium kan er ook een impuls voor deelgebieden van uit gaan.

Realisatie groen-blaue zones

Projectmatige aanpak van de groen-blaue zones van Eelder- en Peizerdiep/Reitdiep, Drentse Aa/Hunze en Middag-Humsterland door het bundelen en combineren van maatregelen en prioritering van middelen die leiden tot een effectieve en efficiënte uitvoering van de regionale opgaven voor het groen-blaue netwerk. Het project leidt tot het:

- doorkoppelen regionale watersystemen, inpassing waterberging
- uitvoeren en doorkoppelen Ecologische Hoofdstructuur
- inpassing waterberging
- ontwikkeling meren en uitbouw vaarrecreatiesysteem naar oostelijke richting

Gebiedsgerichte projectontwikkeling

Gebiedsgerichte beleidsuitvoering in de gebieden Eelder- en Peizerdiep, Drentse Aa, Reitdiepzone en Midden Groningen.

Waar een transformatie in het ruimtegebruik wordt verwacht als gevolg van ontwikkelingen in de landbouw worden de mogelijkheden aangegrepen om te komen tot een ontwikkelingsgerichte aanpak, waarbij in samenwerking met marktpartijen en maatschappelijke instellingen het landschap een nieuwe impuls krijgt met functiecombinaties en nieuwe functies (waaronder landschappelijk wonen).

Werkwijze

Samenwerkingspartijen zijn:

- de provincies Groningen en Drenthe
- alle twaalf gemeenten in de regio
- de waterschappen
- het ministerie van LNV
- het ministerie van V en W
- het ministerie van VROM
- de volgende maatschappelijke organisaties: het NLTO, het Recreatieschap, Natuurmonumenten, dan wel een vertegenwoordiging van de Groene Coalitie

Het project bestaat uit drie onderdelen, waarvan de ontwikkeling van het regionaal landschapsontwikkelingsplan en de ontwikkeling van groen-blaue zones op regionaal niveau worden aangestuurd.

In opdracht van de stuurgroep coördineert het projectbureau de uitvoering van de volgende werkzaamheden:

- betrokken partijen organiseren rond de samenwerkingsdoelen
- een samenwerkingsovereenkomst tot stand brengen tussen de potentiële samenwerkende partijen
- eventueel regelen van medefinanciering door de regio aan deelprojecten
- monitoring van de uitvoering
- uitwerken en uitvoeren van projecten door verantwoordelijke partijen met verantwoording over de voortgang aan het Projectbureau

De gebiedsgerichte projectontwikkeling binnen de gebieden van Eelder- en Peizerdiep, Drentse Aa, Reitdiepzone en Midden Groningen vindt plaats door voorzetting van de huidige gebiedsgerichte samenwerkingsverbanden, waarin de provincies het voortouw hebben.

Een ontwikkelingsgerichte aanpak, waarbij in samenwerking met marktpartijen en maatschappelijke instellingen het landschap een nieuwe impuls krijgt met functiecombinaties en nieuwe functies (waaronder landschappelijk wonen) kan op basis de uitkomst van een pilot-aanpak voor een deelgebied worden uitgewerkt voor het hele regiovisiegebied.

Het is aan de stuurgroep ter beoordeling of bijsturing van de uitvoering wenselijk is indien op basis van de voortgangsrapportages over de deelgebieden blijkt dat zich ontwikkelingen voordoen die afwijken van het gemeenschappelijke kader.

Middelen

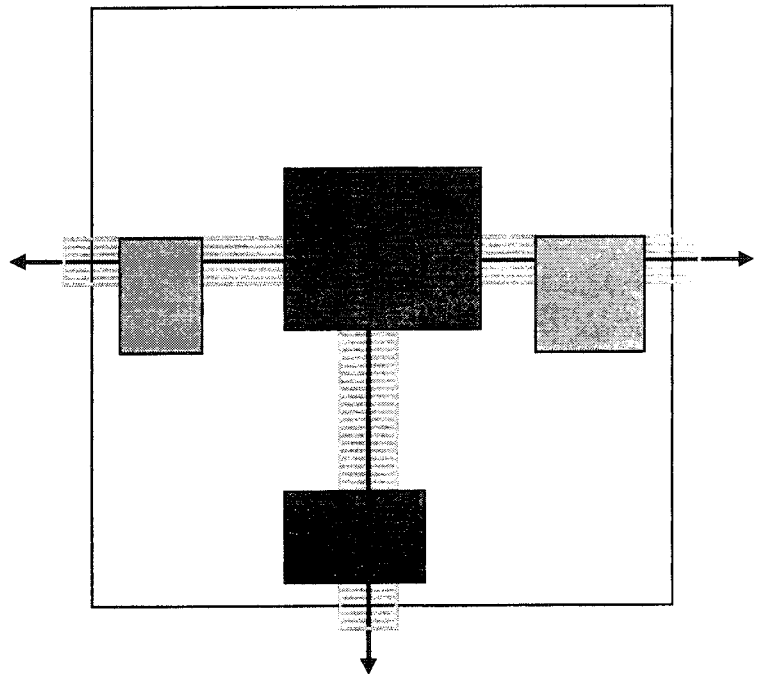
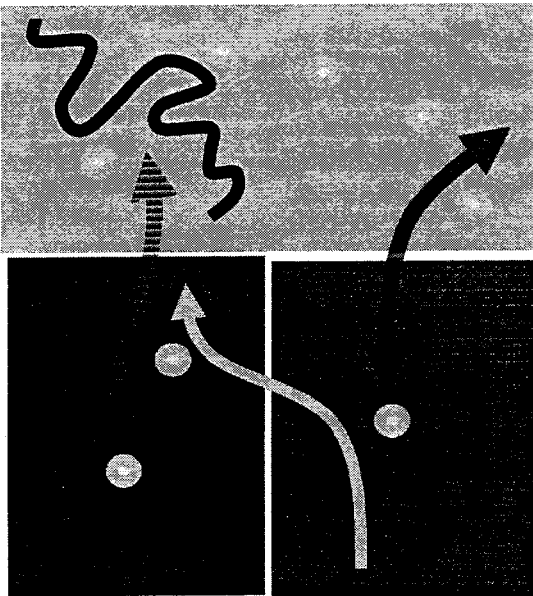
- middelen regio: p.m.
- er wordt vooralsnog van uitgegaan dat het combineren van de inzet van partijen die investeringsvoornemens hebben in de regio er een eerste aanzet van uitvoering van het regiopark mogelijk is
- de samenwerkende partijen onderzoeken aanvullende financieringsinstrumenten en de mogelijkheden van gezamenlijk grondbeleid voor het landelijk gebied in de regio

Hoofdstuk 4. DE ONTWERPOPGAVEN VOOR STEDEN EN GEBIEDEN

De keuzes die in deze Regiovisie zijn gemaakt, de programma's voor de steden en het landelijk gebied en de koersen voor deelgebieden en kernen vormen de basis van de planvorming door de provincies en gemeenten. In dit hoofdstuk worden deze opgaven verder uitgewerkt tot ontwerpoppaven. Dit gebeurt aan de hand van een indeling die gebaseerd is op de hoofdstructuur van de visie:

- de T-structuur met de vier concentratiegebieden van wonen en werken
- de landschappen in de vorm van de kwadranten en de kernen die daar binnen liggen

Per onderdeel wordt steeds begonnen met een beschrijving van kwaliteiten, kansen en problemen. Vervolgens is aangegeven welke rol en welke ambitie de Regiovisie op dit punt nastreeft in de vorm van puntsgewijs geformuleerde ontwerpoppaven. Bij het onderdeel uitvoering is steeds de verantwoordelijke 'trekker' aangegeven en worden de partijen genoemd waarmee nauw samengewerkt moet worden.



Procedure

De gemeenten, provincies en waterschappen gaan de opgaven en de projecten uitwerken. Ze zullen ze toetsen op haalbaarheid binnen de gestelde randvoorwaarden, ruimtelijke en financiële mogelijkheden. Bij een aantal gemeenten zullen deze uitwerkingen leiden tot concept-structuurvisies.

De afspraak is dat de uitwerkingen aan de Stuurgroep worden voorgelegd. De Regiovisie fungeert als toetsingskader om de uitwerkingen van de ontwerpoppaven van gebieden, steden en kernen en van de regioprojecten te toetsen aan de gezamenlijke visie. Er kan aanleiding zijn om de gemeenten voorstellen te doen voor aanpassing of afstemming.

Anderzijds kunnen de uitkomsten van gemeentelijke uitwerkingen en de stand van zaken rond regioprojecten redenen zijn om keuzen in de visie te herzien, programma's aan te passen of opgaven tussen partners uit te wisselen. Ontwikkelingen in het ene programma kunnen ook aanleiding zijn om een ander programma aan te passen. Zo hebben bijvoorbeeld veranderingen in de mobiliteitscijfers hun uitwerking op de woningbouw. De risico's en consequenties van de alternatieven zullen uiteraard terdege doorgerekend worden.

Deze aanpak maakt een wisselwerking mogelijk tussen de uitwerkingen op lokaal niveau en de visievorming op regionaal niveau. Op deze manier krijgen zowel de regionale als de gemeentelijke visievorming een cyclisch karakter.

Op basis van informatie over de uitvoering van de programma's, ontwerp-opgaven en projecten wordt jaarlijks in de Stuurgroep de voortgang besproken en beoordeeld of de uitvoering van de Regiovisie op koers ligt of dat een aanpassing wenselijk is.

A. HET STEDELIJK GEBIED

STEDELIJK GEBIED GRONINGEN-HAREN

(INCL. EELDERWOLDE/TER BORCH EN MEERSTAD)

De grootste concentratie op het gebied van wonen, voorzieningen en werken in de regio is te vinden rond het hart van de T-structuur in de stad Groningen. Hier bevindt zich de knoop van het stedelijk netwerk. Tegelijk is het de plek waar de verschillende landschapstypen aan elkaar grenzen. Het is een conglomeraat met het grootstedelijke milieu van de stad Groningen en daaromheen de meer groene stedelijke en suburbane milieus van de nieuwe uitbreidingswijken aan de west- en de oostkant van de stad en het dorp Haren in het zuiden.

Groningen is de grootste stad van Noord Nederland. Met 177.300 inwoners en 129.000 arbeidsplaatsen vormt de stad de spil in de regio Groningen-Assen. Een dynamische, levendige studentenstad met een binnenstad om te winkelen en uit te gaan en topvoorzieningen op velerlei gebied:

- cultuur: Groninger Museum, Stadsschouwburg, Oosterpoort en Martiniplaza
- gezondheidszorg: AZG en Martiniziekenhuis
- onderwijs: RUG en Hanzehogeschool
- sport: een groot aantal sportparken, Kardinges en – over enige tijd – het nieuwe stadion Euroborg

De afgelopen jaren heeft de stad de werkloosheid behoorlijk kunnen terugdringen, maar het blijft een bron van zorg in het gemeentelijk beleid. De groei van de werkgelegenheid wordt gedomineerd door de dienstverlening terwijl de inzet op de kansrijke groeisectoren als ICT en de zogeheten life-sciences verder ontwikkeld wordt. De revitalisering van verouderde bedrijventerreinen wordt ter hand genomen.

De woningbouwproductie en de grotere afstemming tussen vraag en aanbod heeft ervoor gezorgd dat de stad sinds 1997 flink is gegroeid. Nieuwe uitbreidingen aan vooral de westzijde van de stad boden aantrekkelijke, groen-stedelijke, woonmilieus voor midden- en hogere inkomensgroepen.

Tegelijkertijd is de wijkvernieuwing op gang gekomen. In veel wijken uit de jaren vijftig en zestig zijn de resultaten van deze verbeteringen te zien. Toch blijft er nog heel wat te doen. Op dit moment wordt gewerkt aan de wijk Vinkhuizen. Daarnaast zijn er de zogeheten transformatie-opgaven waarbij gebieden van functie veranderen. Bedrijfsterreinen worden veranderd in woongebieden of er vindt functiemenging plaats zodat een kwaliteitsimpuls voor de stad het resultaat is.

Het werken aan de bereikbaarheid van Groningen en daarmee van de regio blijft van groot belang. Naast maatregelen om de grootste knelpunten rond de autobereikbaarheid te verbeteren zoals ter plaatse van de beide snelwegen in de stad en direct rond de binnenstad blijft de inzet op het stimuleren van het fietsgebruik en het openbaar vervoer onverminderd doorgaan. Het snel realiseren van een aantal onderdelen van het Kolibri-project is daarbij dringend gewenst.

Groningen is een stad met een sterke identiteit. Een stedelijke uitstraling en allure, met bijzondere gebouwen en pleinen. Maar ook een stad met een sterke binding met haar omgeving. Verschillende landschappen komen bij de stad bij elkaar:

- de Hondsrug met de kern Haren
- de Hunze en de Drentsche Aa die via de stad samen het Reitdiep vormen
- het natuurontwikkelingsgebied van de Eelder- en Peizermeden
- de Ecologische Hoofdstructuur aan de westkant van de stad in de richting van het Reitdiep

- de Koningslaagte en de toenadering tussen Meerstad en Midden-Groningen aan de oostkant

Haren heeft als tweede kern binnen dit gebied een sterke eigen identiteit. De ligging op de Hondsrug met aan weerszijden de beekdalen van de Hunze en de Drentsche Aa, de recreatieve gebieden in de omgeving en de nabijheid van de stad Groningen hebben ervoor gezorgd dat zich hier een aantrekkelijk, statusrijk woonmilieu en goed voorzieningenniveau heeft ontwikkeld.

De nabije ligging en hechte relatie met de stad zorgen in Haren voor een flinke marktdruk als het gaat om wonen en werken. De positie van het dorp tussen de A28 en de spoorlijn biedt goede perspectieven voor nieuwe ontwikkelingen. Van essentieel belang is dan wel dat de kwaliteiten die verantwoordelijk zijn voor het hoogwaardige woon- en werkmilieu, zorgvuldig worden bewaakt.

Algemene ontwerp- en beheeropgaven

- tot 2020 in het gebied in en rond Groningen een woningbouwopgave van in totaal 27.400 woningen realiseren en de bestaande woningvoorraad zorgvuldig beheren
(Tegelijkertijd zullen er 10.400 bestaande woningen gesloopt worden zodat de toevoeging aan de woningvoorraad 17.000 woningen bedraagt. De woningen zullen in verschillende soorten stedelijke woonmilieus worden gebouwd. Globaal de helft hiervan komt in het bestaande stedelijk gebied.)
- het deel van de opgave voor de groene stedelijke woonmilieus aan de zuidkant van de stad (Ter Borch en Haren) bedraagt circa 3600 woningen, waarvan 1200 in Ter Borgh en 2400 in Haren.
(Bij het zoeken naar geschikte woningbouwlocaties speelt de relatie met de stad Groningen en de aansluiting op het Kolibri OV-Netwerk vanzelfsprekend een belangrijke rol maar daarnaast gaat het in het bijzonder om het vinden van goede inpassingen en het realiseren van gevarieerde hoogwaardige woonmilieus in het totale gebied).
- voor de periode na 2020 een voorlopige zoekruimte reserveren voor zo'n 10.000 woningen
(Rekening moet worden gehouden met een extra aantal ten gevolge van de herstructurering.)
- voortzetting van de wijkvernieuwing en herstructurering t.b.v. een kwaliteitsverbetering van de bestaande woningvoorraad
- werken aan binnenstedelijke vernieuwing door transformatie en verdichting van het bestaand stedelijk gebied en tegelijkertijd het verdunnen en 'vergroenen' van sommige stedelijke ruimten tot attractieve stedelijke woonmilieus
- inpassing van 270 hectare bedrijventerreinen (naast de terreinen Eemspoort en Westpoort) tot 2020 en een zoekruimte reserveren voor circa 180 hectare bedrijventerrein na 2020
- circa 300.000 m² kantoorruimte realiseren bij de multimodale knooppunten voor de periode tot 2020 en het reserveren van nog eens 200.000 m² vanaf 2015
- intensiveren van enkele te handhaven en te ontwikkelen bedrijvenlocaties gericht op het faciliteren van commerciële en maatschappelijke dienstverlening
- revitaliseren van oude bedrijventerreinen en bedrijventerreinmanagement
- ontwikkelen van de binnenstad als centrum van de regio met een sterke, goed bereikbare, winkel- en uitgaansconcentratie en in de stad topvoorzieningen op het gebied van cultuur, onderwijs, medische sector, sociale sector, vrije tijd en sport
- ontwikkelen van intensiveringzones met combinatie van wonen, werken, voorzieningen aan de stedelijke hoofdinfrastructuur en op nieuwe OV-knopen van hoogwaardige vervoersverbindingen
(De zones en OV-knopen worden zorgvuldig afgestemd op de lijnvoering van het Kolibri OV-Netwerk en krijgen een grootstedelijk karakter met hoge dichtheden, forse bouwhoogten en uitstralende architectuur en stedenbouw. Het gaat om het Stationsgebied Zuidzijde, Euroborg en de Eemskanaalzone.)
- de capaciteit en de doorstroming van de hoofdverkeersstructuur optimaliseren
- voortzetten van het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer
- inpassen van het tracé voor de Zuiderzeelijn en het ontwikkelen van de OV-knoop Stationsgebied

- het landschap 'voorsorteren' op stedelijke uitleg voor wonen, werken, natuurontwikkeling en recreatie aan de oost- en zuidoostzijde van de stad met een goede aansluiting op de stad en een goede ontsluiting via het Kolibri OV-Netwerk
(Samen met de gemeente Slochteren worden in Meerstad stedelijke, groen-stedelijke en landelijke woonmilieus gerealiseerd in combinatie met recreatie en waterbergingsmogelijkheden.
- versterking van de ecologische relaties tussen stad en landschap
- vergroting van de samenhang in de stedelijke waterstructuur en optimaliseren van de natuurlijke relatie met de beekdalen
- ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties (Ter Borch, Kranenburg-Zuid, Westpoort) aan de zuidwestzijde van de stad in samenhang met de te ontwikkelen Ecologische Hoofdstructuur, het natuurontwikkelingsgebied van de Eelder- en Peizermaden en de inpassing van het watersysteem. Een zeer goede overgangssituatie in landschappelijk, natuurwetenschappelijk en hydrologisch opzicht naar de aangrenzende ecologische hoofdstructuur is noodzakelijk om negatieve beïnvloeding van waarden en potenties te vermijden.

Ontwerpopgaven voor Haren:

- ontwikkeling van Haren als groene woonkern met een sterke eigen identiteit en het op peil houden van het voorzieningenniveau
- aan de Nesciolaan een toplocatie voor bedrijven van in totaal 20 hectare realiseren
- de relaties met en begrenzingen van Groningen en Haren bepalen ten opzichte van de omringende cultuurhistorische landschappen en ruimte bieden voor een 'dooradering' van het watersysteem en voor ecologische verbindingen
- reserveren voor de Zuidtangent, inpassen ervan in de ontsluitingstructuur van Haren en het aanpassen van de ontwikkelingsmogelijkheden
- beter functioneel en ruimtelijk benutten van de stationslocatie Haren

Uitvoering

- De gemeente Groningen stelt een structuurplan op voor de periode tot 2010. Dit zal zijn voorzien van een meerjarenprogramma waarin de opgaven vertaald worden in ruimtelijk/functioneel beleid en concrete acties. Voor de periode na 2010 worden de ontwikkelingsrichtingen en reserveringsgebieden aangegeven in nauwe afstemming met de omliggende gemeenten.
- Het hieruit voortvloeiende integrale jaarprogramma en de sectorale jaarprogramma's op het gebied van; wonen, werken, verkeer en vervoer, voorzieningen en leefomgeving (landschap, natuur, ecologie) worden aan de regio voorgelegd.
- De gemeente Haren vertaalt haar opgave in een structuurplan voor het totale grondgebied.
- De gemeente Haren ontwerpt samen met de gemeente Groningen en de provincie Groningen een toekomstvisie voor het gebied Haren-Noord. Het Landschaps Ontwikkelings-Plan (LOP) vormt hiervoor een eerste onderdeel.
- De gemeente Tynaarlo ontwikkelt samen met de gemeente Groningen de woningbouwlocatie Ter Borch en het bedrijventerrein Kranenburg-Zuid.
- Meerstad wordt als woon- en werklocatie samen met de gemeente Slochteren, de provincie Groningen, het DLG, het Waterschap Hunze en Aa's en marktpartijen uitgewerkt en uitgevoerd.

STEDELIJK GEBIED ASSEN

Op het Drents Plateau rond Assen ontspringen beken die tot de stroomdalen van de Drentsche Aa en het Peizerdiep behoren. Samen met de esdorpen, de heidevelden en de bossen geven ze vorm aan het aantrekkelijk landschap rond de stad. Door de aanwezigheid van de groene longen, die zich tot diep in de stad doorzetten, is Assen een stad in het groen. Hierdoor wordt een hoogwaardig woonklimaat geboden aan alle doelgroepen.

Een groot deel van Noord- en Midden-Drenthe is voor werkgelegenheid en voorzieningen georiënteerd op Assen. In de stad is het provinciaal bestuur van Drenthe gevestigd en er zijn er een groot aan-

tal vestigingen van rijkskantoren, regionale hoofdvestigingen van commerciële en maatschappelijke diensten en een omvangrijk defensie-onderdeel. Het TT circuit geniet internationale bekendheid.

De ligging aan de A28 en de spoorlijn Zwolle-Groningen in de poot van de T-structuur biedt de stad een aantrekkelijke omgeving voor bedrijven. Deze gunstige positie is de afgelopen zichtbaar geworden in een voortdurende groei van de werkgelegenheid en het aantal inwoners.

Assen is ruim opgezet rond een compact centrum met aantrekkelijke natuur in de directe omgeving. De stad is daarmee ook aantrekkelijk voor mensen die ruim willen wonen op korte afstand van Groningen.

Ontwerp- en beheeropgaven

- tot 2020 binnen de gemeente totaal 10.400 woningen realiseren in stedelijke en groenstedelijke woonmilieus en de bestaande woningvoorraad zorgvuldig beheren (Tegelijk zullen er 2.000 woningen worden gesloopt zodat de toevoeging 8.400 woningen bedraagt.)
- ontwikkelen van 260 hectaren gemengde bedrijvenlocaties en 160.000 m² kantoorruimte, waarvan 80.000 in het stationsgebied
- komen tot een ruimtelijke ontwikkeling die het mogelijk maakt de gestelde opgave tot 2020 te realiseren en tegelijkertijd voldoende ruimte te reserveren voor een voortgaande ontwikkeling na 2020
(Bij de planvorming moet rekening worden gehouden met zowel een mogelijk gewenste versnelling als met eventuele vertraging bij het realiseren van de opgave.)
- in het centrum en in bestaand stedelijk gebied inzetten op het transformeren van de suburbane ruimtelijke structuur en woon- en werkmilieus tot een substedelijk milieu
(Dit kan onder andere worden bereikt met een intensievere benutting van de ruimte, verdichting en functiemenging op knopen van de HOV-tracés en de stedelijke hoofdinfrastructuur, zoals de OV-as Kloosterveen en de kruisingen van de Europaweg.)
- de stedelijke ontwikkeling richten op de benutting van de ligging aan bestaand spoor - rond het bestaande station en mogelijk twee nieuwe aanvullende stations bij Assen-Noord en Assen-Zuid - en de OV-tracés
(Op termijn zou ook de ontwikkeling van nieuwe tracés van hoogwaardige vervoerssystemen gestalte kunnen krijgen.)
- vergroten van de capaciteit van de stedelijke hoofdinfrastructuur en een goede ontsluiting van de stedelijke uitbreiding aan de westzijde gericht op het centrum en richting Groningen via de A28
- faciliteren van ontwikkeling van voorzieningen voor lokaal en regionaal niveau, zoals HBO-onderwijs en culturele voorzieningen
- zodanig inpassen van de verstedelijking dat de waarden van het Drentsche Aa ten oosten van de spoorlijn niet worden aangetast
- bij verstedelijking aan de westzijde van de stad de daar aanwezige waarden respecteren en optimaal inpassen in een ruimtelijke structuur
- de inrichting van de noordzijde van de stad afstemmen op de ontwikkelingen in het gebied tussen Groningen en Assen
- bij het intensiveren van het stedelijke ruimtegebruik inhoud geven aan een stedenbouwkundige kwaliteit die past bij de identiteit van Assen, bijvoorbeeld als groene stad

Uitvoering

- De ontwerpogave wordt uitgewerkt door de gemeente Assen, waarbij onder andere wordt samengewerkt met de gemeenten Noordenveld en Tynaarlo.
- De gemeente Assen stelt op basis van de aangegeven opgaven een ruimtelijk-functionele visie op voor de binnenstad en de westelijke stadsrand, inclusief een integraal meerjarenprogramma. Deze visie richt zich met name op de periode tot 2020. Voor de periode daarna worden de ontwikkelingsrichtingen en de reserveringsgebieden aangegeven.

- De jaarprogramma's op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer enzovoort worden aan de regio voorgelegd.

STEDELIJK GEBIED HOOGEZAND-SAPPEMEER

Hoogezand-Sappemeer is als schraaggemeente een van de steunpilaren van de regio Groningen-Assen. Goed ontsloten langs de A7 en de spoorlijn richting Duitsland zorgt deze kern voor de koppeling tussen het oostelijke deel van de provincie Groningen - de Veenkoloniën met een dominante landbouwfunctie - en de stad Groningen. De gunstige ligging aan het Winschoterdiep heeft ervoor gezorgd dat Hoogezand-Sappemeer zich kon ontwikkelen tot een plaats met flinke bedrijfsfuncties. De scheepsbouw langs het Winschoterdiep is nog steeds een van de boegbeelden van dit deel van de regio. Daarnaast echter is in Hoogezand-Sappemeer steeds meer gemengde bedrijvigheid te vinden.

In de jaren vijftig en zestig zijn in Hoogezand-Sappemeer relatief veel woningen gebouwd. De veranderde vraag naar meer woonkwaliteit was ook hier aanleiding om de wijkvernieuwing en herstructurering ter hand te nemen. Deze beginnen op dit moment de eerste vruchten af te werpen. Daarnaast ontstaan er nieuwe inbreidings- en uitbreidingslocaties. De laatste is vooral aan de zuidkant van Hoogezand-Sappemeer het geval waar met de thema's water en bos aan nieuwe woonmilieus wordt gewerkt.

De ontwikkelingen in het centrum worden verder uitgewerkt. Het gaat hier met name om het versterken van het voorzieningenniveau, het ontwikkelen van een nieuw station in het centrum en het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte. Deze ontwikkelingen moeten een kwaliteitsimpuls aan het centrum geven en het imago verbeteren. De nieuwe groene woon- en werkmilieus liggen dichtbij de voorzieningen en zijn goed bereikbaar per openbaar vervoer in de vorm van aansluiting op het Kolibri OV-Netwerk en per auto.

Aan de westzijde van Hoogezand-Sappemeer bevindt zich de te ontwikkelen groen-blauwe zone tussen het Zuidlaardermeer en het Schildmeer. Het gaat hier om natuur- en landschapsontwikkeling, het aanpassen van watersystemen en het creëren van recreatieve voorzieningen. Het realiseren en vervolgens inspelen op de aantrekkelijke kwaliteiten die hier ontstaan, bieden Hoogezand-Sappemeer unieke nieuwe kansen.

Ontwerp- en beheeropgaven

- tot 2020 circa 7600 woningen realiseren en de bestaande woningvoorraad zorgvuldig beheren (Bij de herstructurering worden 2500 woningen gesloopt zodat uiteindelijk 5100 woningen aan de woningvoorraad worden toegevoegd.)
- voor de periode 2020 ruimte voor nog eens circa 2600 woningen reserveren
- een goede ontsluiting van de woonlocaties op de de A7 en de spoorlijn realiseren
- de woonmilieus met name richten op een meer groene-stedelijke dorps- en landelijke sfeer. Hiertoe zal aan de zuidzijde van Hoogezand-Sappemeer een landschapsstructuur worden ontwikkeld die kan dienen als kwaliteitsdragen voor een aantrekkelijke recreatieve woonomgeving die gerelateerd is aan het Zuidlaardermeer en nieuw te ontwikkelen meren en vaarverbindingen. Er worden 'landschapskamers' in de veenkoloniale landschapsstructuur aangelegd die ruimte kunnen bieden aan verschillende vormen van stedelijk gebruik.
- wijkvernieuwing en herstructurering intensiveren om k een kwalitatieve verbetering van de bestaande woongebieden te bereiken
- voortzetten van de centrumontwikkeling en transformatie van het bestaande stedelijk gebied en stedelijke uitleg aan de zuidzijde van Hoogezand-Sappemeer (Deze ontwikkeling zal plaatsvinden in samenhang met een vernieuwde ontsluiting op het Kolibri OV-Netwerk in de vorm van een nieuw station in het centrum.)
- instandhouden van een voorzieningenniveau dat past bij de functie van een schraaggemeente
- ontwikkelen van het nieuwe regionale en deels watergebonden bedrijventerrein Westerbroek aan het Winschoterdiep en intensivering en revitalisering van bestaande bedrijventerreinen
- creëren van nieuwe kantoorruimte bij het centrum en het station van Hoogezand-Sappemeer

- begrenzen van de verstedelijking aan de westkant en veilig stellen van de Ecologische Hoofdstructuur tussen het Drentse Aa gebied en Midden-Groningen

Uitvoering

- De gemeente Hoogezand-Sappemeer ontwikkelt een structuurplan, inclusief een integraal meerjarenprogramma op basis van de aangegeven opgaven. Deze visie richt zich met name op de periode tot 2020. Voor de periode daarna worden de ontwikkelingsrichtingen en de reserveringsgebieden aangegeven.
- De jaarprogramma's op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer enzovoort worden aan de regio voorgelegd.
- De gemeente Hoogezand-Sappemeer ontwerpt samen met de gemeenten Groningen, Haren en Slochteren een schets voor het tussen deze gemeenten liggende groen-blauwe gebied inclusief de randen die steeds verder verstedelijken. Hierin wordt het perspectief aangegeven voor toekomstige ontwikkelingen (o.a. de verbinding tussen de Ecologische Hoofdstructuur bij het Zuidlaardermeer en die in Midden Groningen, zoekruimte woningbouw/bedrijventerreinen, waterberging, natuurontwikkeling en recreatieve voorzieningen).

STEDELIJK GEBIED LEEK-RODEN

Leek en Roden zijn twee suburbane kernen nabij Groningen die vanaf 1960 fors zijn gegroeid. In de zestiger en zeventiger jaren kwamen er veel huishoudens uit de stad Groningen. Beide kernen hebben inmiddels hun eigen werkgelegenheid en dynamiek ontwikkeld. Een aantal bedrijven heeft een regionale en bovenregionale betekenis. Dankzij de ligging aan de A7 en het Kolibri OV-Netwerk (zowel via Peize-Hoogkerk als de A7) zijn beide kernen goed bereikbaar ten opzichte van Groningen.

De kernen liggen aan de noordzijde van het Drents Plateau en aan de rand van het beekstelsel van het Eelder- en Peizerdiep en liggen ten westen van het natuurgebied van de Eelder- en Peizermaden. Deze omgevingskwaliteiten dragen bij aan het natuurlijke imago van het woonmilieu, maar ze begrenzen tegelijkertijd hun groeimogelijkheden in die richting.

De landgoederen van Terheyl, Nienoord en Mensinge geven de structuur van het gebied mede vorm en maken de historische achtergrond zichtbaar.

De ligging in het slagenlandschap van het Westerkwartier ter weerszijden van de A7 en aan de west- en noordzijde van de kernen vormen een uitdaging voor de verdere ontwikkeling.

Ontwerp- en beheeropgaven

- tot het jaar 2020 circa 6000 woningen realiseren in groene en centrum-dorpse woonmilieus en de bestaande voorraad zorgvuldig beheren. (Bij de herstructurering worden 1100 woningen gesloopt zodat de netto toevoeging 4.900 woningen bedraagt).
- komen tot een ruimtelijke ontwikkeling die het mogelijk maakt de gestelde opgave tot 2020 te realiseren en tegelijkertijd voldoende ruimte te reserveren voor een voortgaande ontwikkeling na 2020
(Bij de planvorming moet rekening worden gehouden met zowel een mogelijk gewenste versnelling als met eventuele vertraging bij het realiseren van de opgave. Gelet op de schragende rol richting Groningen dient daarbij rekening gehouden te worden met een mogelijke aanvullende regionale opgave.)
- een structuur voor het hele gebied Leek/Roden ontwikkelen waarbij de ontwikkeling in beide kernen wordt afgestemd op het bereiken van meer samenhang
(Aanknopingspunten daarvoor zijn: de locatiekeuzen voor woningbouw aan onderling verbindende infrastructuur, het afstemmen en optimaliseren van de voorzieningen in de centra, gezamenlijke bedrijvenlocaties en het benutten van het tussengebied als groene schakel.)
- bij de stedelijke ontwikkeling rekening houden met de structuur van het slagenlandschap aan de westzijde en de waarden van de beeksystemen aan de zuid- en oostzijde

- een ontsluitingsstructuur vanuit beide kernen realiseren richting A7, mede ten behoeve van de ontsluiting van de toekomstige stedelijke uitleg vanaf de A7 en de aansluiting op het Kolibri OV-Netwerk
- vrijhouden van het tracé voor de inpassing van de Zuiderzeelijn en eventuele ontwikkeling van een voorstadshalte met de daaraan verbonden functies
- realiseren van een robuuste ecologische structuur langs de westrand van Groningen en herstel van de natuurlijke afvoer van het Eelder- en Peizerdiep

Uitvoering

- De ontwerpogave wordt gezamenlijk uitgewerkt door de gemeenten Leek en Noordenveld. Zij stellen op basis van de aangegeven opgaven een ruimtelijk-functionele visie op voor de ontwikkelingsrichting van de beide kernen, inclusief een integraal meerajarenprogramma. Deze visie richt zich met name op de periode tot 2020. Voor de periode daarna worden de ontwikkelingsrichtingen en de reserveringsgebieden aangegeven.
- De jaarprogramma's op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer enzovoort worden aan de regio voorgelegd.

B. HET LANDELIJK GEBIED

GEBIED ZUID-OOST

Het gebied Zuid-Oost wordt aan de noordzijde begrensd door de A7 en aan de westzijde door de A28. Het noordelijke deel van het gebied ontleent zijn karakter aan de veenkoloniale landbouw en aan de ontwikkelingen langs het Winschoterdiep. Natuurlijke kwaliteiten zijn vooral aanwezig nabij de oostflank van de Hondsrug, het Zuidlaardermeer en het Drents Diep.

In het zuidelijke deel van het gebied is de Hondsrug een van de meest bekende en gezichtsbepalende delen van de regio. Deze relatief hoge van zuid naar noord lopende zandrug wordt geflankeerd door de beekdalen van de Drentsche Aa en de Hunze. Het landschap is overwegend besloten en er is een grote diversiteit aan activiteiten en ruimtegebruik.

In de landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle omgeving heeft zich bij Haren en Zuidlaren een hoogwaardig suburbaan woonmilieu ontwikkeld. Het Zuidlaardermeer en de goed toegankelijke beekdalen bieden uitstekende recreatiemogelijkheden.

Het beekdal van de Drentsche Aa vormt de westflank van de Hondsrug. Het is grotendeels natuurgebied en heeft een nationale status als beek- en esdorpenlandschap. In dit gebied heeft Zuidlaren zich ontwikkeld tot een suburbane kern van Groningen met bijbehorende voorzieningen. De omgevingswaarden van het Drentse landschap zijn in en rond deze kern tastbaar. Verder kent het gebied er een groot aantal kleinere kernen en gehuchten, waaronder de cultuurhistorisch karakteristieke lintbebouwing in het veenkoloniale deel.

Algemene ontwerp- en beheeropgaven

- de rol als Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentse Aa invullen met aandacht voor herstel van het oude landschap, het combineren van het natuurlijk watersysteem met landbouw en recreatie binnen de landschappelijke mogelijkheden
- zorgvuldig inpassen van extensieve dagreactie en reguleren van het recreatief gebruik in het gebied van de Drentse Aa met het oog op de te behouden aanwezige waarden (Dit kan onder meer door het verminderen van het gemotoriseerd verkeer.)
- de waterkwaliteit van de Drentse Aa en de Hunze zo beheren dat er voorzien kan worden in de toenemende behoefte aan de winning van oppervlaktewater (Deze opgave vereist ook kwantiteitsbeheer.)
- de karakteristieke identiteit van de Hondsrug handhaven waarbij de gradiënten goed zichtbaar dienen te blijven en zo mogelijk worden versterkt
- het veenkoloniale deel van het gebied dat aan de Hunze grenst, als beheersgebied handhaven

- ten zuiden van Hoogezand-Sappemeer een nieuwe landschapsstructuur ontwikkelen waarbij groenzones a.h.w. ‘voorsorteren’ op toekomstige woningbouw (De recreatieve druk op het gebied de Drentse Aa en het Zuidlaardermeer wordt op deze manier verminderd. Ook komen er extra mogelijkheden om water vast te houden en te bergen. Ook is hier een structuur van ‘landschapskamers’ denkbaar.)
- zorgdragen voor een goede inpassing van de Ecologische Hoofdstructuur waarbij de koppeling naar Midden-Groningen in het gebied tussen Groningen en Hoogezand-Sappemeer gewaarborgd is
- de mogelijkheden benutten om met ontwikkeling op het gebied van wonen, werken, infrastructuur en recreatie een bijdrage te leveren aan groene projecten

Ontwerpopgaven voor Zuidlaren

- realiseren van een deel van de woningbouwopgave voor de gemeente Tynaarlo in de woonmilieus landelijk en dorpskern wonen (een deel van de 2000 te bouwen en 400 te slotpen woningen)
- de bestaande woningvoorraad zorgvuldig beheren
- benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door onder andere een transformatie van functies (Het gaat hier onder andere om het gebied van Dennenoord. De nieuwe bebouwing moet passen bij de identiteit van het esdorp.)
- realiseren van een goede interne verkeersstructuur, oplossen van de knelpunten in de doorstroming van het verkeer tussen de N34 en Hoogezand-Sappemeer en een aansluiting op het Kolibri OV-Netwerk creëren
- instandhouden van de basiskwaliteit van voorzieningen door functieafstemming tussen de kernen en het ontwikkelen van versterkende functiecombinaties
- de zuidelijke oevers van het Zuidlaardermeer revitaliseren

Uitvoering

De uitvoering van de ontwerpopgave voor het gebied krijgt gestalte door:

- de gebiedsgerichte organisaties voor Drente Aa en Hunze; trekker: provincie Drenthe
- het regionaal project Landschapsontwikkeling Hoogezand-Sappemeer dat wordt afgestemd op de uitvoering van de Agenda van de Veenkoloniën (zie hoofdstuk Regionale Projecten)
- een projectmatige aanpak van de ontwikkeling van de groen-blaauwe zone van Drentse Aa en Hunze richting Midden-Groningen; trekker: provincies Groningen en Drenthe (zie Regionale opgaven voor Natuur, Water en Landschap)

De opgave voor de kern Zuidlaren wordt uitgevoerd door de gemeente Tynaarlo.

GEBIED ZUID-WEST

Het gebied Zuid-West wordt aan de noordzijde begrensd door de A7 en aan de oostzijde door de A28.

De hoger gelegen zandgronden aan de noord- en westzijde van Assen kennen een afwisselend, kleinschalig en meer open esdorpenlandschap. In het gebied ontstaan het Eelderdiep en het Peizerdiep. Hier aan de noordwestkant van het Drents Plateau bevinden zich heide- en veenontginningen en de restanten van het oorspronkelijke hoogveenlandschap.

Openheid is kenmerkend en grootschalige percelen akkerbouw, bos en natuur worden door kanalen doorsneden. Overal is naast de landbouw nadrukkelijk natuur en recreatie aanwezig. Verspreid in het gebied bevinden zich recreatieve voorzieningen.

De Eelder- en Peizermeden vormen een grote open en groene ruimte te midden van de bebouwing van Groningen en Leek/Roden. Door dit laaggelegen gebied met vochtige graslanden stromen het Eelderdiep en het Peizerdiep. De natuur en landschapswaarden zijn groot. Natuurontwikkeling wordt steeds belangrijker. Een deel fungeert als stiltegebied. Het recreatief gebruik van het Leekstermeer is aangepast aan de natuurfunctie. Het Paterswoldsemeer voorziet in de stedelijke recreatiebehoefte.

Langs de randen van het gebied bevinden zich gevarieerde, beschutte randzones, zoals de Maatlanden, Mensingebos en het Landgoed Nienoord.

Algemene ontwerp- en beheeropgaven

- ontwikkelen van natuurlijke watersystemen en daaraan gerelateerde robuuste ecologische structuur in de stroomgebieden van het Eelder- en het Peizerdiep (als onderdeel van een regionaal groenblauwe zone)
- inpassen van de benodigde waterbergingscapaciteit in de Eelder- en Peizermaden
- versterken van de landschappelijke kwaliteit van hooggelegen zandgronden
- verbeteren van de kwaliteit van recreatieve voorzieningenstructuur (verblijfsaccommodatie en dagrecreatie)
- faciliteren van het behoud van de landbouwfunctie in het gebied, waaronder het voorzien in de mogelijkheden voor overschakeling naar schaalvergroting, ecologisering en verbreding van de agrarische functie van landbouwbedrijven binnen de landschappelijke mogelijkheden
- een gereguleerde landschappelijke inpassing van wooneenheden in de zone tussen Groningen en Assen
(Met deze inpassing kan de kwaliteit van het gebied worden behouden en versterkt. Denk onder andere aan landgoederen en buitenplaatsen, functiewijziging boerderijen, woonzorg-eenheden en dergelijke.)
- benutten van de mogelijkheden om met ontwikkeling op het gebied van wonen, werken, infrastructuur en recreatie een bijdrage te leveren aan groene projecten

In de afgelopen decennia hebben de kernen Eelde/Paterswolde, Vries, Peize en Norg zich ontwikkeld tot hoofdkernen in het gebied, met name voor huishoudens die georiënteerd zijn op Groningen. De omgevingswaarden van het Drentse landschap zijn rond deze kernen tastbaar. Om de leefbaarheid in Noord-Drenthe te handhaven hebben deze kernen specifieke ontwerpogaven.

Ontwerpopgaven Eelde/Paterswolde

- realiseren van een deel van de woningbouwopgave voor de gemeente Tynaarlo (een deel van de 2000 te bouwen en 400 te slopen woningen) in de woonmilieus landelijk en dorpskern wonen) door het benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter als villadorp
- de bestaande woningvoorraad mede met herstructurering zorgvuldig beheren (een deel van de opgaven van 400 woningen van de gemeente Tynaarlo)
- een goede aansluiting creëren op het Kolibri OV-Netwerk richting Groningen en Assen
- instandhouden van de basiskwaliteit van voorzieningen

Ontwerpopgaven Vries

- realiseren van een deel van de woningbouwopgave voor de gemeente Tynaarlo (een deel van de 2000 woningen te bouwen en 400 te slopen woningen) in de woonmilieus landelijk en dorpskern wonen) door het benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en met een goede inpassing van het esdorp in de omgeving.
- de bestaande woningvoorraad mede met herstructurering zorgvuldig beheren
- een goede aansluiting realiseren op het Kolibri OV-netwerk tussen Groningen en Assen
- instandhouden van de basiskwaliteit van voorzieningen

Ontwerpopgaven Peize en Norg

- realiseren van een deel van de woningbouwopgave voor de gemeente Noordenveld (max. 600 te bouwen en 100 te slopen woningen) in de woonmilieus landelijk en dorpskern wonen) door benutting van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter van het dorp.
- de bestaande woningvoorraad mede met herstructurering zorgvuldig beheren
- aantakken van Peize aan het Kolibri OV-Netwerk tussen Leek-Roden en Groningen

- instandhouden van de basiskwaliteit van voorzieningen in de kernen

Uitvoering

De uitvoering van de ontwerp-opgave voor het gebied krijgt gestalte door:

- de organisatie van het ‘Gebiedsgericht beleid Eelder- en Peizerdiep’; trekker: provincie Drenthe
- een projectmatige aanpak van de ontwikkeling van de groen-blauwe zone van Eelder- en Peizerdiep-Reitdiep. Trekkers: provincies Groningen en Drenthe (zie Regionale opgaven voor Natuur, Water en Landschap)
- De uitvoering van de opgaven van de kernen vindt plaats door:
- de kernen Eelde/Paterwolde en Vries: de gemeente Tynaarlo
- de kernen Peize en Norg: de gemeente Noordenveld

GEBIED NOORD

Aan de noordkant van het gebied Noord domineert de grootschalige landbouw. Hier is de overgang naar het Waddengebied zichtbaar in de weidsheid, de wierden en dorpen, de smalle slingerende wegen en waterlopen als maren, kromme sloten en trekvaarten. Door het gebied meandert het Reitdiep, omgeven door een stelsel van oude dijken. Het gebied is van betekenis voor de afvoer en berging van water van het Drents Plateau.

In het gebied is de afgelopen jaren geïnvesteerd in kavelverbetering, gebiedsontsluiting en de recreatieve ontsluiting. In Middag-Humsterland wordt een apart landinrichtingsplan uitgevoerd om landbouw te kunnen combineren met de internationaal unieke verkavelingstructuur. De fietspaden en vaarroutes worden in toenemende mate ontdekt en gewaardeerd.

Het gebied is relatief dunbevolkt. Zuidhorn, Winsum, Bedum en Ten Boer zijn de grootste kernen. Samen met Slochteren hebben deze kernen een schakelfunctie. Zij dragen de voorzieningen van het gebied en vervullen een brugfunctie tussen de stad en de regio. De schakelgemeenten hebben vele functies. Deze zorgen ervoor dat er draagvlak blijft voor het voorzieningenniveau. Hier concentreren zich ook de economische activiteiten buiten de landbouwsector.

Dankzij het aantrekkelijke landschap groeit de laatste jaren als aanvulling op de landbouw de recreatieve functie van het gebied. Ook is een nieuwe, kleinschalige en regionale economie in wording. Het gaat hierbij vaak om aan huis gevestigde hoogwaardige dienstverlenende bedrijven.

Tussen Eemskanaal en Winschoterdiep ligt het laaggelegen Duurswold. Op een hoger gelegen zandrug slingert het bebouwingslint Harkstede-Slochteren zich door het gebied. Dit langgerekte, gebogen lint is het meest prominente landschappelijke en cultuurhistorische element in dit gebied. Ten noorden ervan ligt een grote ruimte als overgang naar een meer grootschalig gebied. Daar vormen de beekrestanten de kern van het natuurontwikkelingsproject Midden-Groningen dat uiteindelijk het Zuidlaardermeer en het Schildmeer met elkaar zal verbinden.

De infrastructurele voorzieningen in het gebied zijn over het algemeen van een goede kwaliteit. Dit neemt niet weg dat de bereikbaarheid in algemene zin als matig wordt ervaren. In het kader van het Kolibri-project is nagegaan welk openbaarvervoer systeem tussen de kernen en de stad het meest wenselijk is.

De huidige provinciale weg N361 van Winsum naar Groningen heeft onvoldoende kwaliteit en doorsnijdt bovendien de dorpen Winsum, Sauwerd en Adorp. Een verkennende studie heeft een aantal tracévarianten voor een nieuwe weg opgeleverd.

Naar het westen toe onderhoudt Zuidhorn een vervoersrelatie met zowel de stad Groningen als het ommeland. De kwaliteit van de wegverbinding met de stad laat te wensen over. De doorkoppeling van de spoorlijn naar Leeuwarden in Groningen staat op het verlanglijstje evenals de inzet van nieuw materieel.

Algemene ontwerp- en beheeropgaven

- onderzoek naar de gewenste verbeteringsmaatregelen op de N355 (gedeelte Zuidhorn-Groningen) (Dit onderzoek is belangrijk vanwege de (geplande) ontsluiting van Zernike, De Held en

Gravenburg op de N355; MER-tracestudie N361 Groningen-Winsum als vervolg op de afgeronde studie naar de ontsluitingsstructuur van Noordwest-Groningen.)

- onderzoek om na te gaan welke varianten een oplossing kunnen bieden voor de problematiek op de N360 (in combinatie met de ruimtelijke planontwikkeling van Ten Boer)
- onderzoek naar ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het toekomstige tracé van de Zuiderzeelijn (zie ook ontwerpogave Leek/Noordenveld)
- verder ontwikkelen van de landbouwfunctie rekening houdend met de identiteit van het gebied; ontwikkelen van landbouwbeheersgebied, nieuwe natuur in de vorm van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur, kwaliteitsverbetering van de kwetsbare gebieden (SGB)
- versterken van de samenhang tussen de Drentse beken en de afvoerstelsels in het gebied en vergroting van de waterbergingsmogelijkheden
(Deze kunnen worden gevonden in natuurlijke laagten en oude beeksystemen. Landschappelijke en natuurwaarden kunnen hiermee tegelijkertijd worden versterkt.)
- versterken waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke structuren (wierden, bruggen en kavelpatronen) en het creëren van nieuwe functies voor de maren
- verbeteren van de mogelijkheden voor dagrecreatie onder andere door het realiseren van vaarroutes en fietsverbindingen
- ontwikkelen van watergerichte verblijfsrecreatie in de Reitdiepzone
- stimuleren van (vernieuwende) plannen en projecten die de leefbaarheid, kwaliteit en vitaliteit van de kleine kernen versterken
- versterking van de kwaliteit van de overgangszone van de stad en de schakelgemeenten naar het platteland
(De volgende thema's dienen hierbij aandacht te krijgen: relatie Meerstad en omgeving, toekomstperspectief landbouw, uitbreiding stadsgewestpark, wandel- en fietspaden en de verdere ontwikkeling van de woonfunctie in het gebied, versterken kwaliteit van de noordwestelijke stadsrandzone.)

SCHAKELKERNEN BINNEN GEBIED NOORD

Ontwerppogaven Bedum

- winkelvoorzieningen versterken en het oude centrum revitaliseren
- bedrijventerrein ontwikkelen voor de lokale bedrijvigheid
- het aandeel van de woningen benutten die in de periode 2002-2019 aan de schakelgemeenten zijn toegewezen met aandacht voor een betere benutting van de spoorverbinding in het kader van het Kolibri-project; daarbij benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter van het dorp
- versterking en vernieuwing van de zorgvoorzieningen (kinderopvang, buitenschoolse opvang, seniorenhuisvesting)
- ontsluiting van het omliggende gebied via fietspaden en oplossen van knelpunten in de kanoroutes
- ontwikkelen van een stadsrandvisie voor het gebied bij Zuidwolde en ten noorden van Groningen (GIOS)

Ontwerppogaven Ten Boer

- uitvoering van het centrumplan via concentratie van winkel- en zorgvoorzieningen en woningbouw
- realisatie van het aandeel van de woningen die in de periode 2002-2019 aan de schakelgemeenten zijn toegewezen, waarbij voor Ten Boer ook de positie ten opzichte van Groningen-Meerstad meespeelt; daarbij benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter van het dorp
- ontwikkeling van een transferium en mede in relatie daarmee de verbetering van de ontsluiting
- vernieuwing en concentratie van de zorgvoorzieningen

- ontwikkelen van een (stadsrand)visie voor het gebied ten noordoosten van Groningen en betere benutting van de potentie van Ten Boer (o.a. recreatie) in relatie tot de ligging nabij de stad Groningen (Noorddijk en Meerstad)

Ontwerppogaven Winsum

- versterking van het historisch centrum tot een dynamisch winkel- en voorzieningengebied op basis van het Komplan
- realiseren van het aandeel van de woningen die in de periode 2002-2019 aan de schakelgemeenten zijn toegewezen; daarbij benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter van het dorp
- beter benutten van de spoorverbinding in het kader van het Kolibri-project via de ontwikkeling van het transferium in combinatie met voorzieningen, woningbouw en kleinschalige kantoren
- ruimte voor lokale bedrijvigheid door ontwikkeling van bedrijventerrein 't Aanleg
- verder ontwikkelen van zorgvoorzieningen in de kom van Winsum
- versterken recreatieve functie door het verbeteren van aanlegfaciliteiten voor de vaarrecreatie, verblijfsrecreatieve voorzieningen en de verbetering van de ontsluiting van het omliggende gebied via fiets- en wandelpaden

Ontwerppogaven Zuidhorn

- versterking van het centrum tot een dynamisch winkel- en voorzieningengebied op basis van het Komplan
- realiseren van een substantieel aandeel van de woningen die in de periode 2002-2019 aan de schakelgemeenten zijn toegewezen; daarbij benutten van de mogelijkheden van bebouwing binnen de kern door o.a. transformatie van functies en het waarborgen van het eigen karakter van het dorp (Het woningbouwprogramma wordt gerelateerd aan de specifieke ligging van de kern Zuidhorn aan de westflank van de stad Groningen en aan het spoor.)
- planstudie naar verbetering van de hoofdverkeersstructuur in en om Zuidhorn en Noordhorn (N355) rekening houdend met de ruimtelijke opgave en de ontwikkelingsvisie voor de oostflank van Zuidhorn
- realiseren van een groot nieuw regionaal woonzorgcentrum met bijbehorende zorgvoorzieningen

Ontwerppogaven Slochteren

- Samen met de gemeente Groningen, de provincie Groningen, het Waterschap Hunze en Aa's, LNV en marktpartijen ontwikkelen en uitvoeren van Meerstad (Het gaat hier om een wijk met zo'n 10.000 woningen, circa 150 hectare bedrijventerrein en een grote water- en groen-ontwikkeling t.b.v. natuur en recreatie en als berging voor oppervlaktewater. Slochteren heeft buiten de opgave van Meerstad binnen de regio een taakstelling van 600 woningen tot 2020 en verder nog 300 woningen buiten het regiogebied. De herstructurering en renovatie van de gemeente zal opgepakt worden.)
- ontwikkelingen en uitbreidingen zoveel mogelijk concentreren bij Meerstad in aansluiting op het Kolibri OV-Netwerk
- 'voorsorteren' van het landschap in en rond Meerstad om alvast een sterke marktpositie in dit deel van de regio op te bouwen
- werken aan de leefbaarheid van de verschillende kernen door concentratie en combinatie van voorzieningen en het benutten van de aanwezige functies
- De gemeenten Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Haren en Slochteren ontwerpen samen een schets voor het tussen deze gemeenten liggende groen-blauwe gebied inclusief de randen die steeds verder verstedelijken. Hierin wordt het perspectief aangegeven voor toekomstige ontwikkelingen (o.a. de verbinding tussen de Ecologische Hoofdstructuur bij het Zuidlaardermeer en die in Midden Groningen, zoekruimte woningbouw/bedrijventerreinen, waterberging, natuurontwikkeling en recreatieve voorzieningen).

Uitvoering

De uitvoering van de ontwerppogaven krijgt gestalte door:

- de integrale ontwikkeling van het landelijke gebied in de noordelijke kwadranten; trekker: provincie Groningen
- uitvoering van het Landschappelijk Raamwerk voor een deel van het gebied; trekker: provincie Groningen
(Het hart van het raamwerk is de kwaliteitskaart. Via een regionaal welstandsteam en een regionaal landschapontwikkelingsplan zal zorgvuldige inpassing van nieuwe ontwikkelingen moeten worden gewaarborgd.)
- ontwikkeling groen-blauwe zone Drentse beken, Reitdiep en Hunze; onderdeel van regio-project Regiopark
- ontwikkeling en versterking van de kwaliteit van de overgangszone van de stad Groningen en de omgeving; trekkers: provincie Groningen, gemeenten en regio zijn medebetrokken
- Voor de uitvoering van het programma voor de schakelgemeenten zijn de betrokken gemeenten eerstverantwoordelijk. De provincie en de regio zijn medebetrokken.