

Een visie op de ontwikkeling van de Eemskanaalzone

Eemskanaalzone - verbinding in Stad



Eemskanaalzone Groningen

Groningen, november 2005

Gemeente Groningen, dienst RO/EZ

Tekst: Brouwer en Meyerink, communicatieadviseurs

Afbeeldingen: Bureau MUST

Inhoudsopgave

1	Ambitie	5	6	Toelichting infrastructuur.....	33
1.1	Aanleiding	5	7	Toelichting deelgebieden	38
1.2	De ambitie	7	7.1	Eemskanaalzone - Boulevard	40
2	Historie van het gebied	9	7.2	Eemskanaalzone - Waterplein	42
3	De VISIE, een kader voor Transformatie	11	7.3	Eemskanaalzone - Transferium	44
3.1	Verandering aan het raamwerk voor bodem, waterhuishouding en ecologie.....	12	7.4	Eemskanaalzone - Koningsweg	46
3.2	veranderingen aan het raamwerk voor verkeer.....	14	7.5	Eemskanaalzone - Eemskanaal	46
3.3	veranderingen ten behoeve van de centrum-stedelijke woon- en werkmilieus	16	7.6	Eemskanaalzone - Havens	47
4	Beschrijving plangebieden.....	19	8	Flexibiliteit in functie en tijd	49
4.1	Eemskanaalzone - Boulevard	20	8.1	Flexibiliteit in functie	49
4.2	Eemskanaalzone - Waterplein	21	8.2	Flexibiliteit in tijd	50
4.3	Eemskanaalzone - Transferium.....	22			
4.4	Eemskanaalzone - Koningsweg.....	23			
4.5	Eemskanaalzone - Eemskanaal.....	24			
4.6	Eemskanaalzone - Havens	25			
4.7	Eemskanaalzone - Driebond.....	26			
5	Strategieën.....	27			
5.1	Flexibiliteit in functie en tijd	27			
5.2	Financieel-strategisch ontwikkelingsmodel en ontwikkelingsplanologie.....	28			
5.3	Juridische, planologische en milieutechnische strategieën	29			
5.4	Drie stedenbouwkundige statements	30			

Een visie op de ontwikkeling van de Eemskanaalzone

Eemskanaalzone - verbinding in Stad

1 Ambitie

1.1 Aanleiding

In deze visie leest u over de gemeentelijke ambitie voor de zone rondom het Eemskanaal. Het gebied verandert in de komende 20 jaar van een bijna vergeten hoekje van Groningen in een gebied dat volop in de belangstelling komt te staan: als belangrijk onderdeel van het stedelijk netwerk, als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie.

Voor die grote belangstelling zijn verschillende redenen:

- In de zone zijn al talloze ontwikkelingen gaande. Zo is er inmiddels één van de grootste IKEA's van Nederland gebouwd, gaat er binnenkort woningbouw op de Houtunielocatie van start en wordt een deel van de bedrijventerreinen gerevitaliseerd. Deze autonome ontwikkelingen willen we in één - overkoepelend kader - stroomlijnen.
- Onder meer door de verbeterde bereikbaarheid nemen de kansen voor bedrijvigheid in het gebied toe. Die kansen willen we ten volle benutten.

Structuurvisie

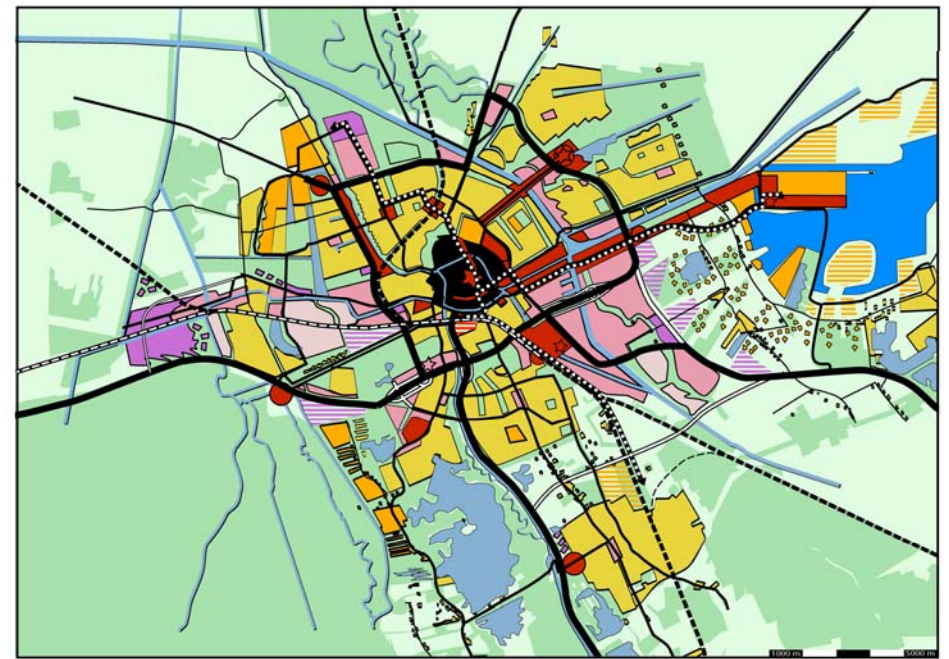
Deze structuurvisie vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de veranderingen die de komende jaren in de Eemskanaalzone zullen plaatsvinden. Het is een visie op hoofdlijnen. Voor de plan- en deelgebieden die in deze visie beschreven staan, worden afzonderlijke juridische en planologische procedures gevolgd. Deze zullen uiteindelijk geformaliseerd worden in bestemmingsplannen.

- Ten oosten van de zone verrijst Meerstad; een multifunctioneel landschap met zo'n 10.000 woningen. Om Meerstad een volwaardig onderdeel te laten zijn van het stedelijke leven van Groningen is een hoogwaardige verbinding met de binnenstad essentieel. De Eemskanaalzone is de aangewezen plek voor deze route.
- De zone geeft de mogelijkheden om het centrumstedelijk wonen en leven over de diepenring de binnenstad 'uit te tillen' en letterlijk meer ruimte te geven.
- De zone biedt kansen om aansluitende verbindingen te creëren in de stad. Mede daardoor krijgt de zone een aanhechting aan de stad en wordt het meer 'stad'.

Eemskanaalzone Groningen

De ontwikkeling van de zone rondom het Eemskanaal past in de ambitie van rijk, provincie en gemeente om het stedelijke gebied te verdichten. De ontwikkeling van de Eemskanaalzone draagt optimaal bij aan intensief en volledig gebruik van bestaand stedelijk gebied.

Deze visie beschrijft de gemeentelijke ambitie voor de Eemskanaalzone voor de komende decennia. Het is geen vastomlijnd eindbeeld, maar er worden 'piketpaaltjes' geslagen. Deze ijkpunten vormen het kader waarbinnen het voor betrokkenen (overheden en marktpartijen) mogelijk is het gebied verder te ontwikkelen. Daarbinnen is flexibiliteit het uitgangspunt - zowel in functieverandering als in tijd.



Figuur 1.1: Structuurplan Van Nu naar Straks – perspectief 2025

1.2 De ambitie

De ambitie voor de Eemskanaalzone is functieverdichting en -verandering in het gebied en daarnaast het verfijnen en aanvullen van het stedelijk netwerk door het aanleggen van oost-west- en noord-zuidverbindingen.

Functieverdichting en -verandering

De strategische ligging nabij de binnenstad, de Verbindingskanaalzone en de concentraties van werkgelegenheid bieden de mogelijkheid om in de Eemskanaalzone een voor de Stad unieke leefomgeving te scheppen en het centrumstedelijk wonen en leven uit te breiden. Een groot deel van het gebied zal fasegewijs veranderen van (primair) bedrijven- en industrieterrein naar een centrumstedelijk gebied met volop wonen, werken en voorzieningen, met op strategische plekken bijzondere architectuur en openbare ruimte met allure. De mogelijkheden die er al zijn om te werken of te winkelen worden uitgebreid met wonen. De beleving van het water gaat een belangrijke rol spelen bij de invulling van de woonkwaliteit in dit gebied. Het gebied wordt doorkruist door belangrijke waterverbindingen, maar tot op heden is dat water - met name het Eemskanaal - nauwelijks zichtbaar en beleefbaar. Dat verandert: er gaat gefietst, gewandeld, gereden, gevaren, gerecreëerd, gewerkt en gewoond worden op, bij, in en aan het water¹.

¹ Bij bebouwing nabij het water wordt uiteraard rekening gehouden met geldende zicht-, wind-, veiligheids- en vrijwaringszones voor de scheepvaart. In overleg met de Provincie Groningen wordt de definitieve breedte van deze zones bepaald.

Het woningaanbod in de Eemskanaalzone wordt gevarieerd. Naast grondgebonden woningen zijn er ruimschoots mogelijkheden voor appartementen en hoogbouw; ook in de sociale huursector. We streven naar zo'n 2500 woningen, maar de definitieve invulling zal mede bepaald worden door marktpartijen en marktontwikkelingen. Binnen de randvoorwaarden die wij als gemeente stellen, zijn er volop kansen voor de dynamiek van de markt.

In contrast met de woonontwikkeling – vooral rondom het Eemskanaal - blijft aan de zuidrand van de Eemskanaalzone de 'werk'-functie gehandhaafd. Daar vindt verdichting en revitalisering van bedrijventerreinen plaats om de banenmotor van de stad in topconditie te houden. In deze bedrijventone is een sterke ontwikkeling gaande van groot-schalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment met daarnaast ruimte voor kleinere, marktconforme kantoorpanden met intensieve functies (met veel werknemers en publieksaantrekkelijk).

Verfijnen en aanvullen stedelijk netwerk

De huidige invulling van het gebied (en in het bijzonder het Eemskanaal en Winschoterdiep) vormt een fysieke barrière voor veel verbindingen in de stad. Om het stedelijke netwerk te verfijnen en aan te vullen worden nieuwe bruggen aangelegd – de Berlagebrug over het Eemskanaal en de Sontbrug over het Winschoterdiep. Daarmee ont-

Eemskanaalzone Groningen

staan dus twee nieuwe hoofdstructuren: een oost-westroute (de verbinding Sontweg-Driebondsweg via de nieuwe Sontbrug) en een noord-zuidroute (de aantakking Damsterdiep-Sontweg via de Berlagebrug).

Naast deze nieuwe, aantrekkelijke verbindingen ontstaat er ook een fijnmazig netwerk met alternatieve fiets- en wandelroutes langs het water en door stedelijke woongebieden. De ruggengraat van dit alternatieve netwerk wordt gevormd door een nieuwe fiets- en wandelbrug ter hoogte van de nieuwe IKEA en een nieuwe, openbare boulevard aan de noordkant van het Eemskanaal en een verbinding direct aan de zuidkant.

De nieuwe oost-west-verbinding vormt straks de belangrijkste ontsluiting van Meerstad – niet zozeer qua verkeersintensiteit, meer wel qua uitstraling. De nieuwe verbinding moet daarom meerwaarde krijgen boven alle andere verbindingen met Meerstad (onder andere Damsterdiep en ringweg) en ruimte gaan bieden aan alle vormen van verkeer: auto's, fietsers, voetgangers en hoogwaardig openbaar vervoer. We streven ernaar om al in de realisatiefase van Meerstad een optimale openbaarvervoersverbinding te creëren en in een later stadium ook ruimte te bieden aan de lightrail 'Kolibri'.

De nieuwe oost-west- en zuid-oostverbindingen vormen samen met het water (Eemskanaal en Winschoterdiep) ook de aanjager voor een diversiteit aan functies in de Eemskanaalzone. Deze weg- en waterverbindingen met een mengvorm van wonen, werken, winkelen en recreëren, bieden tevens sociaal veilige routes.

2 Historie van het gebied

In de eerste helft van de 15e eeuw wordt het Damsterdiep gegraven. Het is dan de belangrijkste verbinding van de stad met de oostelijke Ommelanden. In 1876 volgt de aanleg van het Eemskanaal waardoor de scheepvaartverbinding met de zeehaven Delfzijl wordt gewaarborgd.

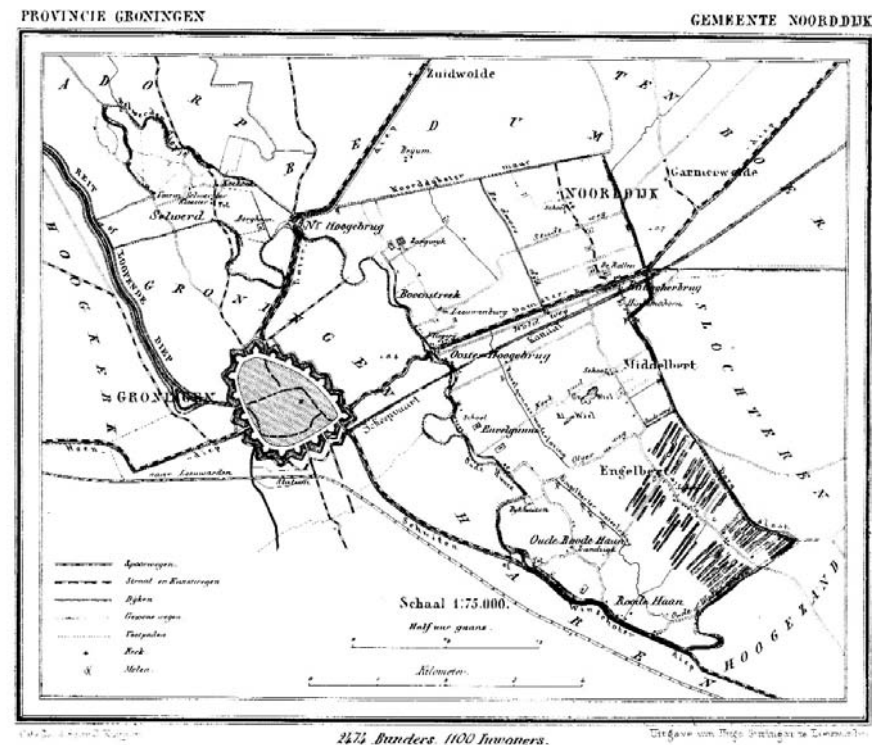
Na 1900 begint zich, aan de noordzijde van het Eemskanaal, op bescheiden schaal industrie te vestigen. De bedrijvigheid verschuift daarmee van het smalle Damsterdiep naar de zuidelijker gelegen terreinen aan de boorden van het Eemskanaal waar volop ruimte is en die ook veel beter bereikbaar zijn. Er vestigen zich enkele beeldbepalende bedrijven die nu een cultuurhistorische waarde hebben.

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw krijgt de scheepsbouw een opleving. Het nog lege gebied aan de zuidzijde van het Eemskanaal gaat over de kop en krijgt een geheel nieuwe infrastructuur met de aanleg van de Europaweg en –brug en de Sontweg en Lübeckweg, die het achterliggende bedrijventerrein Eemskanaal en drie grote insteekhavens ontsluiten. Het gebied heeft op dat moment een sterk industrieel karakter.

De afgelopen decennia bestaat het gebied vooral uit gemengde bedrijvigheid met een rommelig en ongestructureerd karakter. De zone rondom het Eemskanaal wordt een wat vergeten hoekje van Groningen, waar eigenlijk nauwelijks naar omgekeken werd. Functies waar-

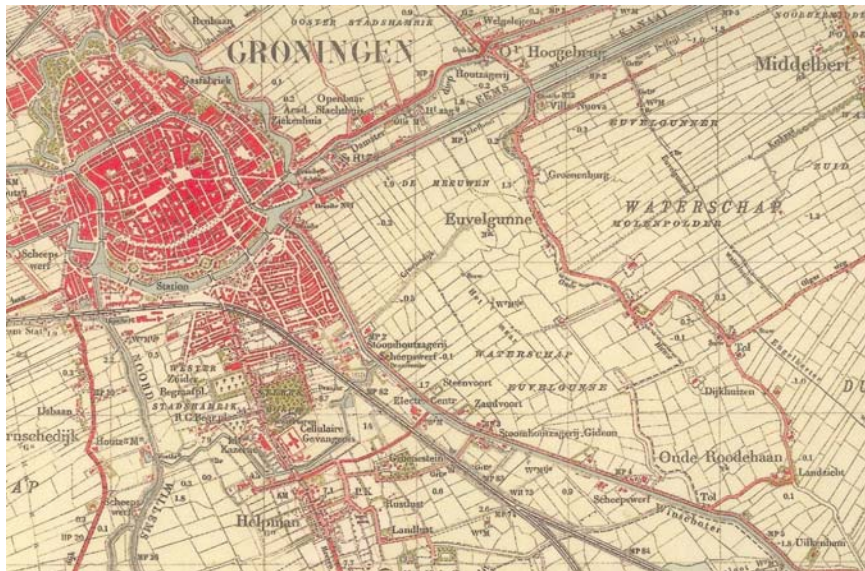
voor elders in de stad geen plaats was, werden hier geplaatst. De heldere grenzen van de stad Groningen als schoolvoorbeeld van de compacte stad, zijn in deze zone dan ook niet terug te vinden.

In de jaren 90 kentert het tij echter weer door de vestiging van diverse grootschalige detailhandelsbedrijven, met als belangrijkste exponent IKEA. Het gebied komt weer in de belangstelling te staan...

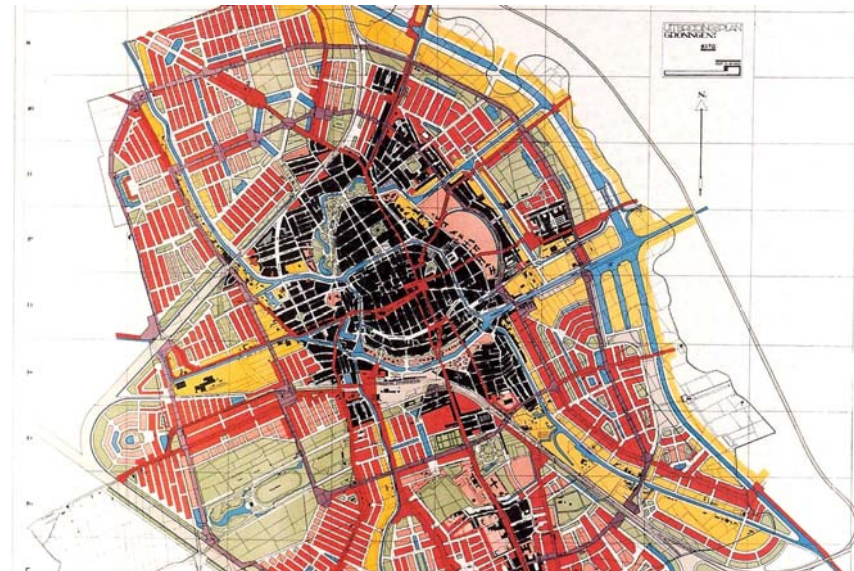
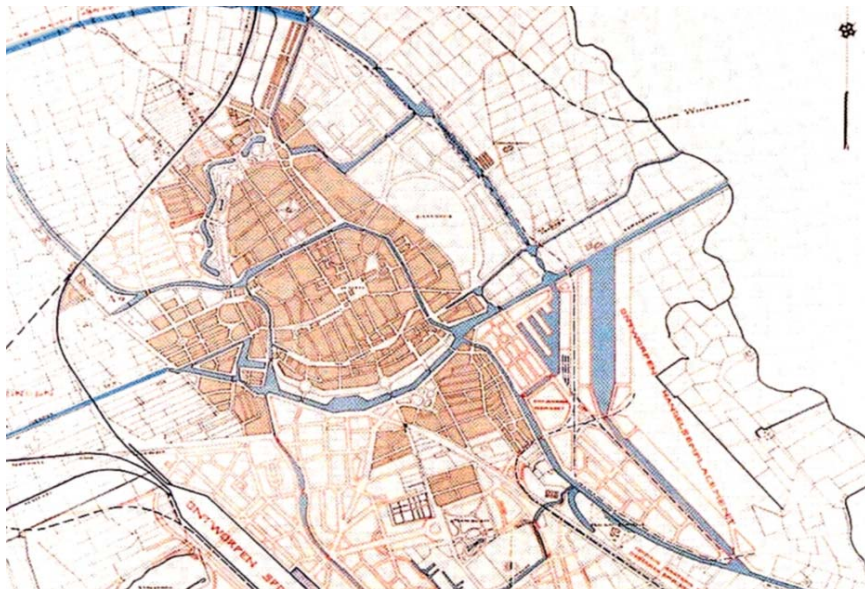


Figuur 2.1: Kaart van de gemeente Noorddijk uit 1866 met het nieuwe scheepvaartkanaal – nu onderdeel van de gemeente Groningen

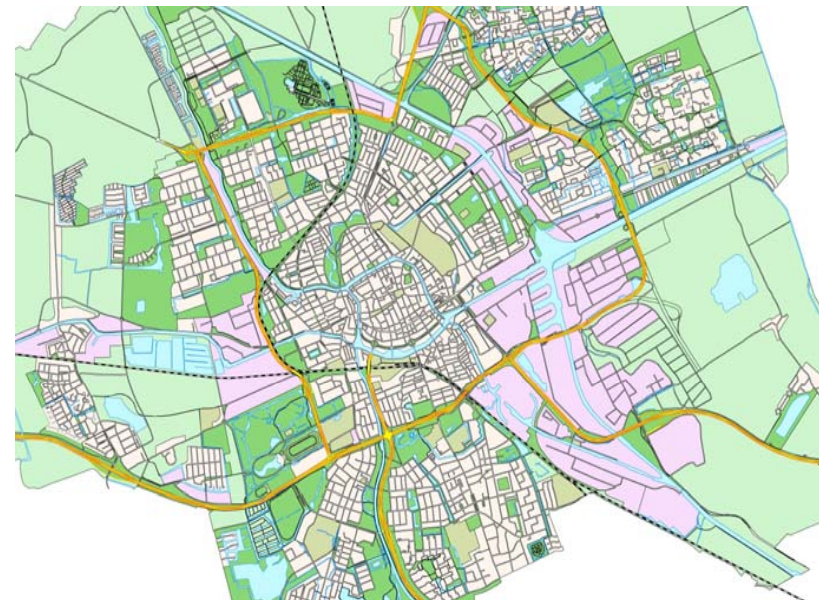
Eemskanaalzone Groningen



Figuur 2.2: Groningen 1905
Figuur 2.3: Spoorwegplan 1918



Figuur 2.4: Uitbreidingsplanplan Berlage 1928
Figuur 2.5: Groningen 2004



3. De VISIE, een kader voor Transformatie

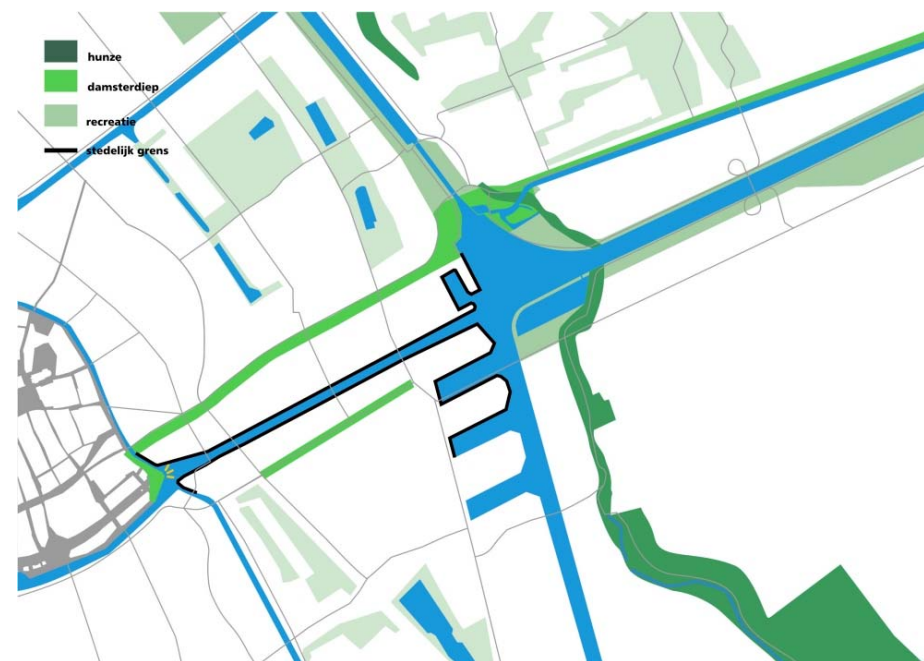
Het stedelijk systeem in Groningen wordt op structureel niveau onderverdeeld in enerzijds het stedelijk netwerk en anderzijds de domeinen. Het netwerk bestaat uit die verbindingen en functies die tezamen de stedelijkheid van Groningen accommoderen en tegelijkertijd verbeelden. De domeinen zijn de gebieden tussen de structurerende bestanddelen van het netwerk. De Eemskanaalzone wordt in potentie gerekend tot het toekomstig netwerk, zeker wanneer Meerstad gerealiseerd wordt. Dit houdt in dat de gebieden aan weerszijden van het Eemskanaal in principe en ten principale veranderen van gebieden met een hoog domeingehalte in gebieden die een belangrijke functie binnen het stedelijk netwerk vervullen.

Het streefbeeld voor het plangebied is opgebouwd uit drie afzonderlijke 'lagen': ecologie, infrastructuur en stedelijkheid. Deze zijn vervolgens geïntegreerd en verbeeld in een illustratieve uitwerking. Daarbij wordt de geschetste ambitie vergeleken met de autonome ontwikkelingen in het gebied. Verschillen in de meest gewenste en de te verwachten ontwikkeling vraagt om een planmatig overheidsingrijpen. Deze ingrepen zijn in de komende paragrafen geclusterd in drie samenhangende planvoorstellen voor verandering.

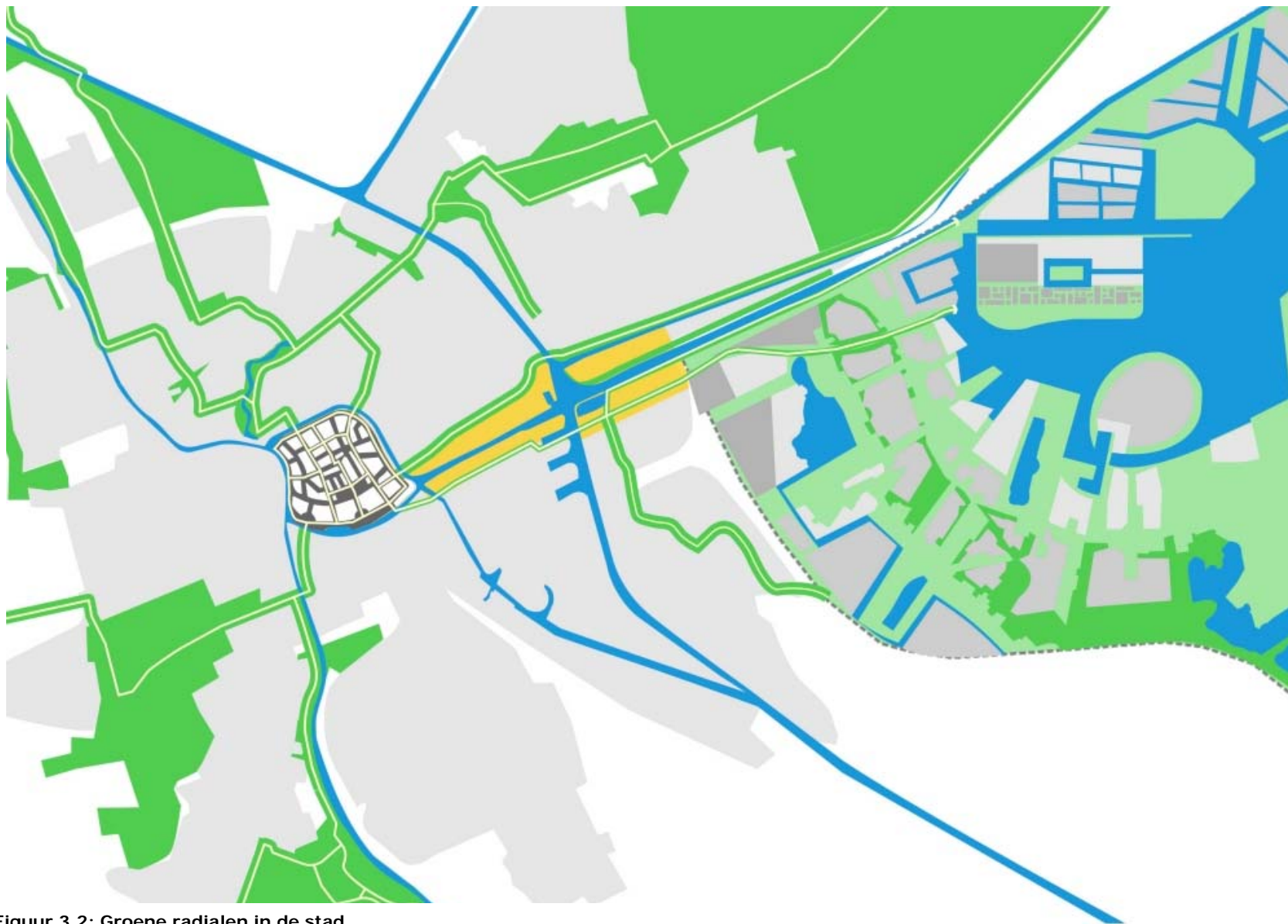
3.1 *Verandering aan het raamwerk voor bodem, waterhuishouding en ecologie*

Het huidige raamwerk van waterwegen staat zo los van de oorspronkelijke ecologische structuur dat het gebied zijn kwaliteiten vooral ontleent aan een stapeling van historische fragmenten, bijeengehouden door een aantal 'lange lijnen'. Toch zijn juist de kunstmatige lijnen van het Eemskanaal een belangrijke richtlijn geworden voor migrerende vogels. Bovendien bepalen deze lijnen voor een groot deel het landschapsbeeld.

Het gebied kenmerkt zich door minder intensieve en marginaalstedelijke ruimtegebruik met af en toe grote maten. Deze kenmerken maken dat gebieden als de slibdepots en de havens bijzondere, soms waardevolle onderdelen van de stedelijke ecologie geworden zijn. Het relatieve isolement en de betrekkelijke rust in deze zone zouden opgeheven moeten worden. Daarmee kunnen ontbrekende schakels in de landschappelijke lijnen weer hersteld worden. Bovendien kan dan een dreigend verlies aan ecologische kwaliteit op nieuwe wijze gecompenseerd worden. Langs de oevers en in combinatie met ingrepen in de verkeersstructuur kan het groene stadslandschap van Meerstad al vanaf het begin van de Eemskanaalzone ervaren worden.



Figuur 3.1: Groene zones rondom de Eemskanaalzone



Figuur 3.2: Groene radialen in de stad

3.2 veranderingen aan het raamwerk voor verkeer

Van oudsher zijn de toegangswegen naar de stad gericht op het centrum van de stad: de Grote Markt. Niet zelden is de Martinitoren op enig moment vanaf die toegangswegen zichtbaar. De verbinding tussen Meerstad en de binnenstad kan echter niet aangehaakt worden op het bestaande netwerk. Daarvoor zouden drastische aanpassingen noodzakelijk zijn in het profiel en op de kruispunten van het Damsterdiep en de Ringweg. Bovendien zouden er onoverkomelijke capaciteitsproblemen ontstaan bij het kruispunt Damsterdiep-Europaweg/Petrus Campersingel.

In oost-westrichting

Er is dus in oost-westrichting een nieuwe 'hart-op-hart-lijn' nodig die vanaf het centrum van Meerstad in een gestrekt tracé ten zuiden van het Eemskanaal aansluiting krijgt op de zuidelijke tak van de parkeer- en het Stationsvoorplein. Daarmee verbetert ook de bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen (en dus reisdoelen) die ten zuiden van de lijn Hoendiep-Verbindingskanaal-Eemskanaal gevestigd zijn of worden. Denk bijvoorbeeld aan de Euroborg en het muziekcentrum Oosterpoort.

Dit nieuwe tracé bestaat momenteel al vrijwel in zijn geheel, maar de logische lijn wordt onderbroken tussen de Bornholmstraat en de Driebondsweg. Door (letterlijk) tussen deze twee wegen een 'brug' te slaan, ontstaat er een functionele verbinding tussen stad en Ommeland

– net als de Hereweg. Tegelijkertijd wordt hierdoor de beleving van de structuur van de stad versterkt.

Hoewel de verkeersintensiteit van de Zuidelijke Ringweg groter zal zijn, zal de route van de stad naar Meerstad een grotere stedelijke betekenis hebben. De nieuwe verbinding biedt namelijk ruimte aan goed, comfortabel en hoogwaardig openbaar vervoer en aan een aantrekkelijke en sociaal-veilige fietsverbinding.

In noord-zuidrichting

Behalve deze nieuwe verbinding in oostwest-richting, moeten enkele noord-zuidverbindingen worden gerealiseerd of hersteld. Samen met een verdere invulling van het openbaar gebied ontstaat zo een volwaardig onderdeel van het infrastructurele netwerk. Door in dit netwerk enkele strategisch gelokaliseerde en trefzeker vormgegeven oeververbindingen aan te leggen, ontstaat er een grotere fijnmazigheid passend bij de nieuwe functies

Openbaar vervoer en langzaam verkeer

De (hoogwaardige) openbaarvervoersverbinding tussen de binnenstad en Meerstad zal op lange termijn bestaan uit een tram op vrije baan. Tot die tijd zal een bus over de route een snelle en hoogwaardige verbinding garanderen.

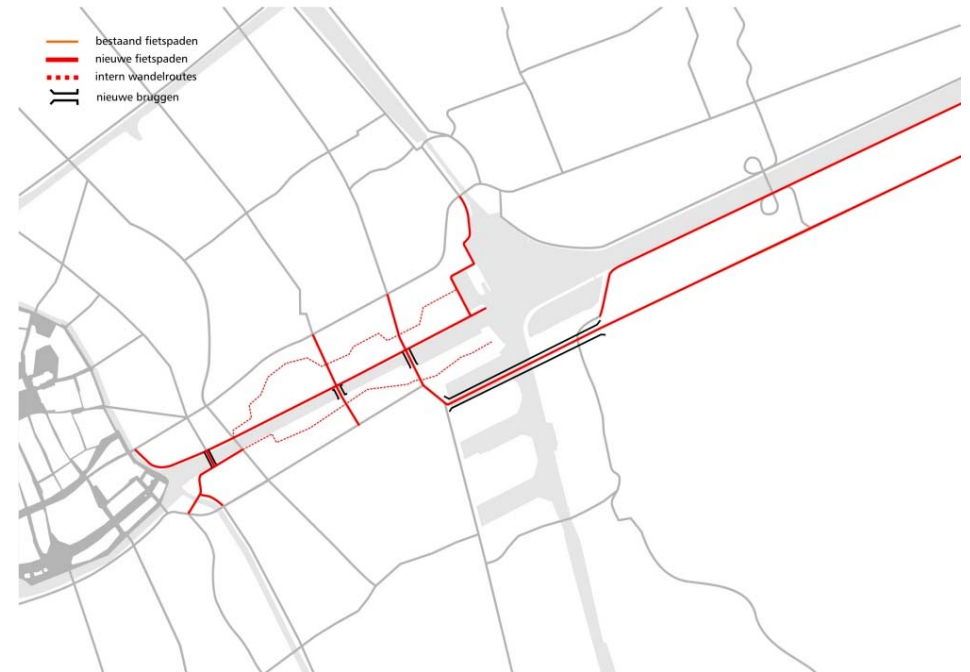
Het langzaam verkeer in de zone heeft zowel een functioneel als een recreatief karakter. Soms valt dit samen en soms vraagt dit om afzonderlijk kwaliteiten. Vooral voor de fiets zal er behalve een aantrekkelijk

ke groene recreatieve route, ook een snelle, sociaal-veilige en functionele verbinding moeten komen tussen de binnenstad en Meerstad.

Het lopen zal vooral op de kortere afstand functioneel zijn, maar de zonnige kades nodigen ook uit tot flaneren.



Figuur 3.3: Snel verkeer (auto en OV)



Figuur 3.4: Langzaam verkeer (Fiets en voetganger)

3.3 veranderingen ten behoeve van de centrum-stedelijke woon- en werkmilieus

De veranderingen in het ruimtegebruik komen deels voort uit de veranderingen in het infrastructurele netwerk (bijvoorbeeld het aanleggen van sociaal-veilige routes). Daarnaast zijn ze het gevolg van een proces van verstedelijking van de minder goed functionerende delen van de stad, waardoor meer inwoners van de regio kunnen kiezen voor een centrum-stedelijk woonmilieu op loopafstand van de Groninger binnenstad.

De aanhechting van de Eemskanaalzone aan de bestaande en gewaardeerde stadsstructuur verloopt via de inrichting van het openbare domein. Ten noorden van het Eemskanaal is de structuur van de openbare ruimte gebaseerd op een stedelijk-formeel gecomponeerde verkaveling. Het gebied ten zuiden van het Eemskanaal is een voortzetting van de wat losser gesitueerde gebouwenreeks van de Verbindingskanaalzone. Dit kenmerkende verschil zal in de uitwerking van de architectuur tot uitdrukking moeten komen.

Het ruimtegebruik in de zone verandert van mono-functioneel en extensief in multifunctioneel en intensief. Zo gaan de nu nog ontoegankelijke bedrijfsterreinen aan weerszijden van het Eemskanaal zich ontwikkelen tot stedelijke milieus die zich voegen in de structuur van de stad. Dit is bijvoorbeeld geval tussen Damsterdiep en Sontweg en tussen Oosterhaven en de waterkruising Eemskanaal-Van Starckenborghkanaal/Winschoterdiep. De overige gebieden veranderen van bedrijfs-

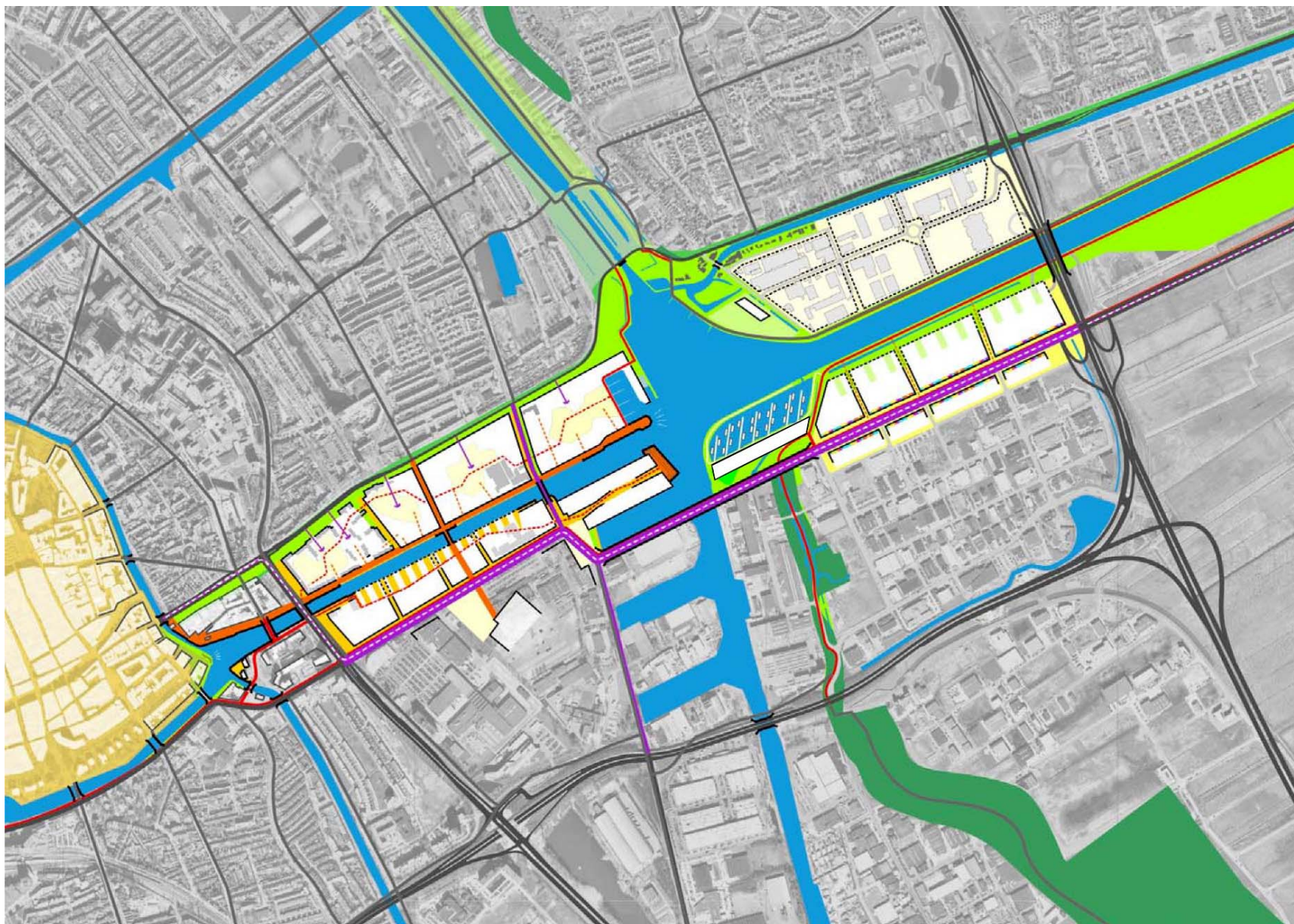
terreinen in veelkleurige productie- en consumptiegebieden waar in de stad steeds meer behoefte aan is.



Figuur 3.5: Ontwikkeling van zones in de stad

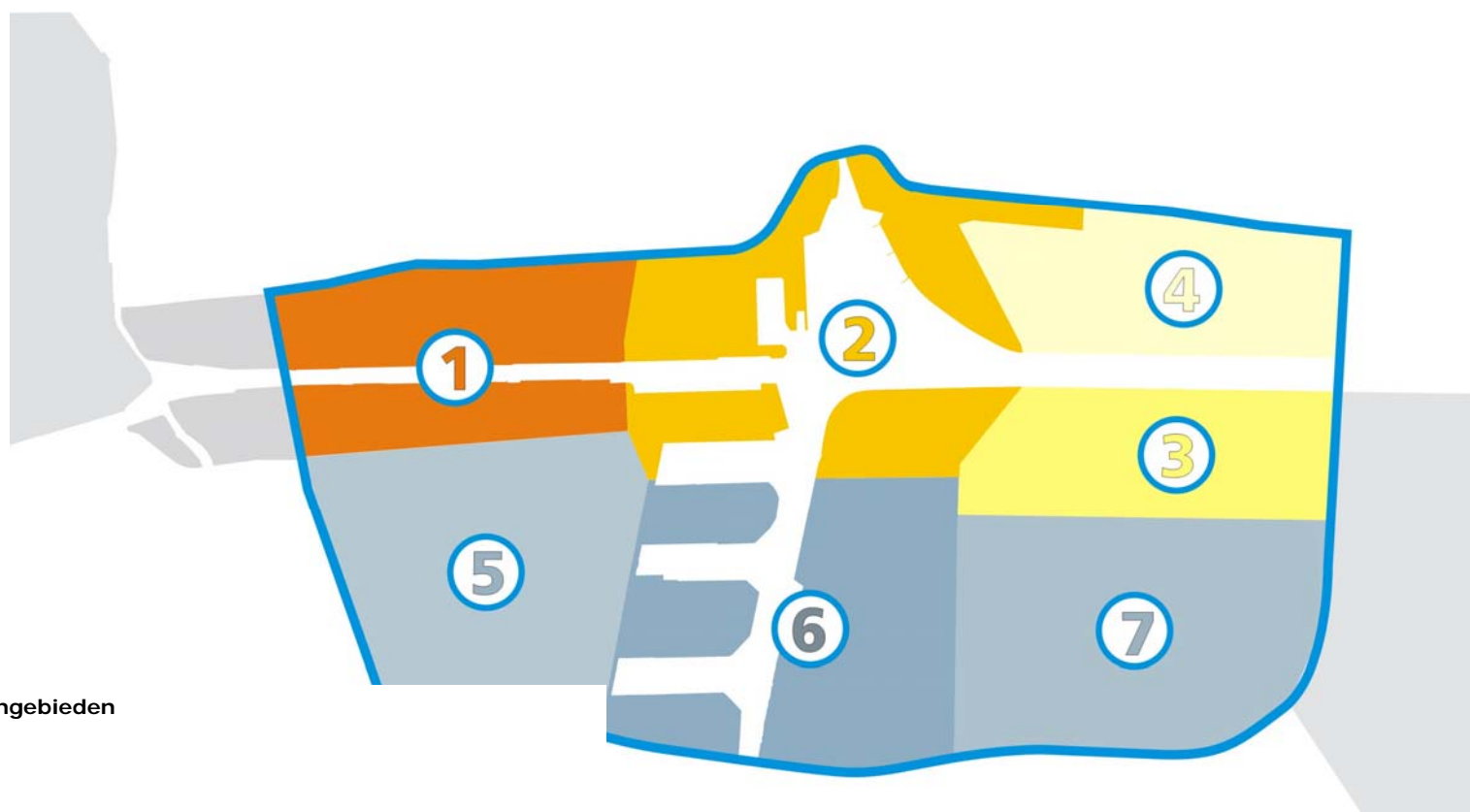


Figuur 3.6a/b: Functies verschieten van kleur en nieuwe kleuren functies ontstaan



4 Beschrijving plangebieden

De Eemskanaalzone vormt door de lange lijnen en verschillende gebieden een kralensnoer, waarbij de 'kralen' van kleur verschieten en zo de overgang van binnenstad naar Meerstad vormgeven. In het gebied worden zeven plangebieden onderscheiden. Deze gebieden hebben een eigen karakter en worden in verschillende fasen en deelgebieden ontwikkeld. Hieronder beschrijven we het toekomstige beeld van deze deelgebieden kort.

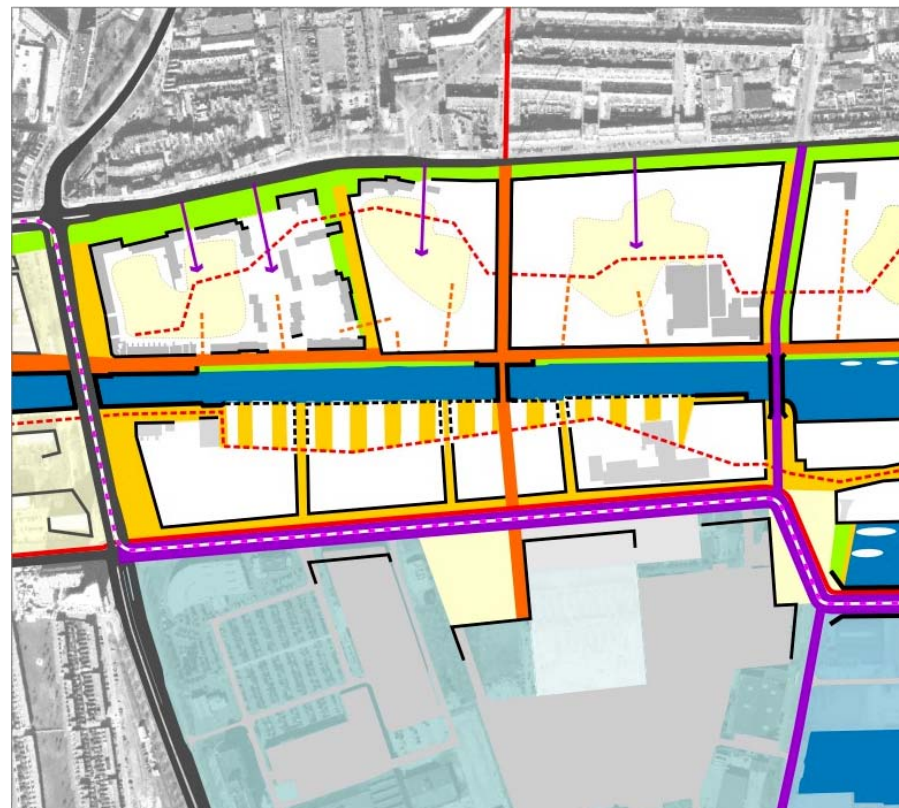


Figuur 4.0: De zeven plangebieden

4.1 Eemskanaalzone - Boulevard

Eemskanaalzone - Boulevard heeft primair een woonbestemming, maar zal wellicht enige bedrijven en voorzieningen tellen. In Eemskanaalzone - Boulevard creëert de stad een forse inbreiding van hoogwaardig stedelijk wonen. In de uitwerking tonen het noordelijke en het zuidelijke deel zich verschillend, maar toch complementair. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal wordt hoger gebouwd dan aan de noordzijde. Een tweede belangrijk verschil tussen noordzijde en zuidzijde vormt de aansluiting op het kanaal. Langs de noordzijde (de zonzijde) van het Eemskanaal loopt een brede, openbare boulevard met een forse 'appartementenwand' die als het ware de rij pakhuizen aan de Oosterhaven voortzetten.

Aan de zuidzijde krijgt de oever als contrast een grillig karakter, deze zijde kenmerkt zich door een terugliggende hoofdbebouwing die een informele, bredere kadestroom geeft waarop losse, individuele gebouwen staan. De randen van Eemskanaalzone-Boulevard worden in een vrij strak kader ontwikkeld, de invulling van de binnengebieden is vrijer en kan mede door marktpartijen bepaald worden.

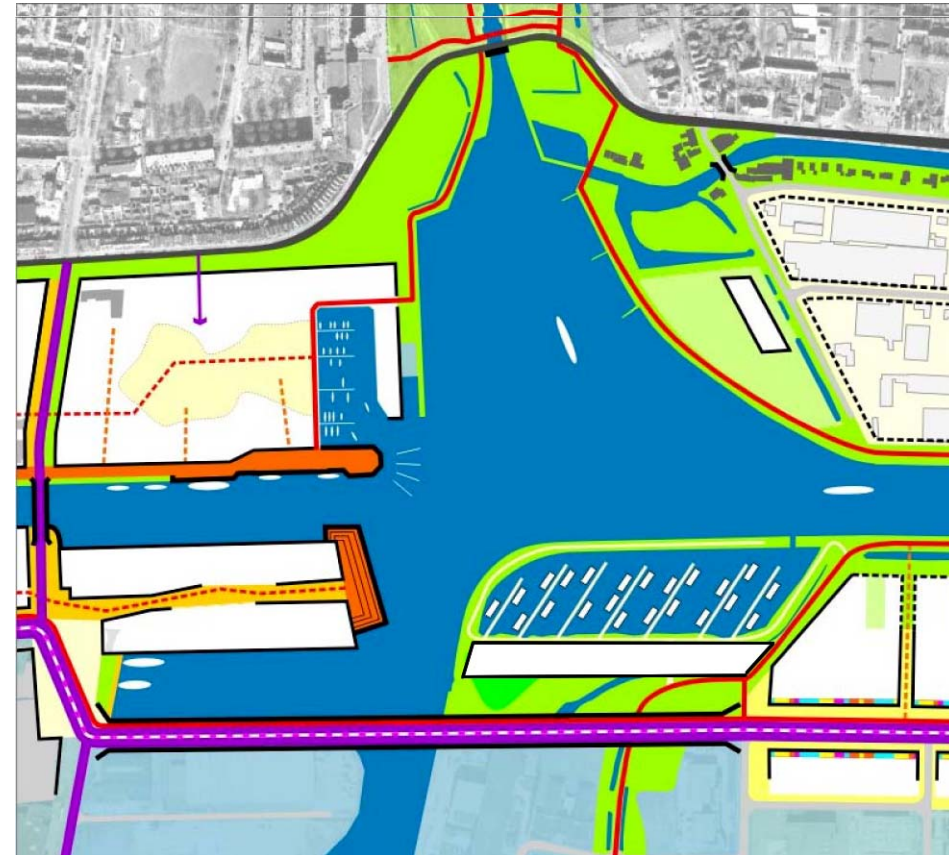


Figuur 4.1: Eemskanaalzone Boulevard

4.2 Eemskanaalzone - Waterplein

De nadrukkelijke aanwezigheid van het water geeft in Eemskanaalzone-Waterplein de gelegenheid een woonmilieu te ontwikkelen dat primair op het water is georiënteerd. De kruising van het Eemskanaal en de verbinding Winschoterdiep-Van Starckenborghkanaal vormt namelijk een waterplein dat in maat en uitstraling uniek is in Groningen. Deze beleving kan benut worden door wonen om, in, aan en op het water te creëren. De noordwestkant - bij de bestaande jachthaven - biedt mogelijkheden tot wonen *om* het water. Aan de noordoostkant is een hoogbouw 'boegbeeld' *aan* het water gepland. Aan de zuidoostkant biedt de woonschepenhaven de mogelijkheid van wonen *op* het water. De zuidwestkant - nu nog containerterminal - is geschikt voor wonen *in* het water. Deze woningbouw staat als het ware met de voeten in het water.

Deze woningbouw op de containerterminal - een uniek 'woonschiereiland' - vormt straks het kantelpunt tussen 'binnenstad' en buitenstad'. Vanuit Meerstad komende begint de binnenstad er - dit wordt gesymboliseerd door hoge gebouwen en wonen in forse dichtheid.

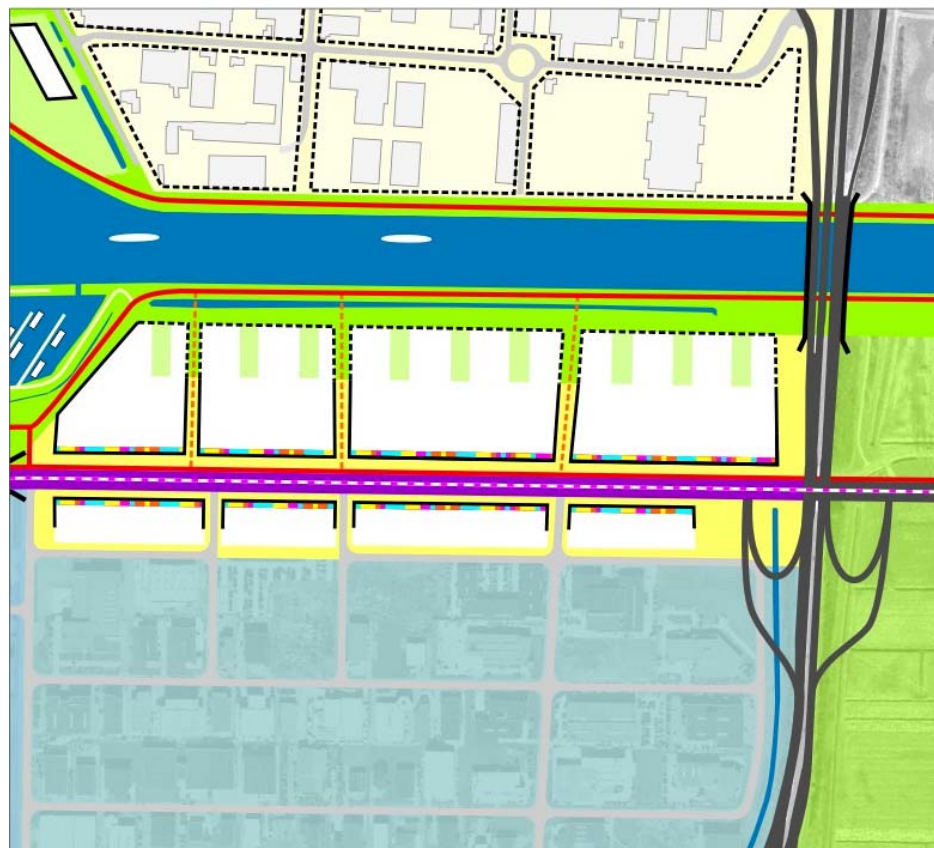


Figuur 4.2: Eemskanaalzone Waterplein

4.3 Eemskanaalzone - Transferium

Het hart van Eemskanaalzone-Transferium gaat gevormd worden door een 'Amerikaans aandoend' vervoersplein waarin de huidige Driebondsweg en St. Petersburgweg samen met andere andere functies worden geïntegreerd. De brede middenstrook tussen beide wegen wordt ingevuld met parkeermogelijkheden en (tijdelijke) paviljoens: functies die voor levendigheid zorgen (bijvoorbeeld een car wash en een fast foodrestaurant). In deze opzet wordt dus de standaardinvulling van een transferium als 'asfaltplein' vervangen door een langgestrekte strook met parkeermogelijkheden en andere voorzieningen. Verschillende OV-haltes zorgen voor een makkelijke ontsluiting en verbinding met de binnenstad en de recreatievoorzieningen van Meerstad. Door de aantrekkelijkheid en drukte van de nieuwe route verwachten we dat de bestaande autobedrijven aan de zuidzijde van het vervoersplein zich meer naar deze kant zullen richten. De openingen ertussen worden opgevuld met nieuwe bedrijfjes en grote billboards.

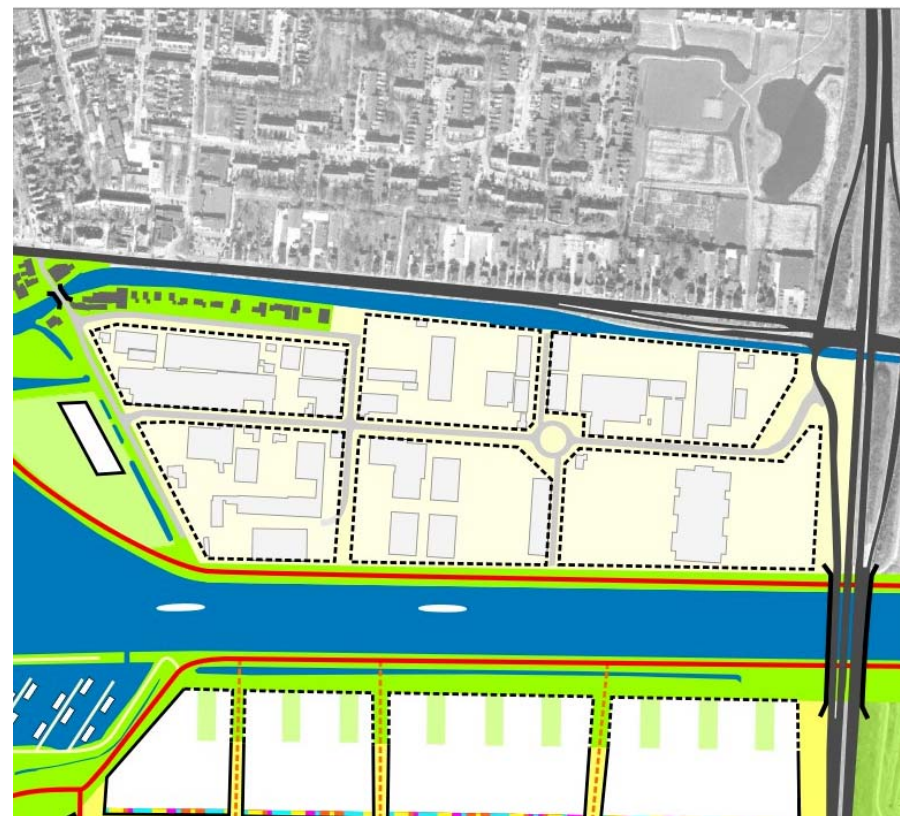
Voor de noordzijde van Eemskanaalzone - Transferium - de huidige slibdepots - zijn meerdere invullingen denkbaar. Deze variëren van het ruimte geven aan een ecologische functie, een recreatieve functie (bijvoorbeeld een kampeerterrein), grootschalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment of een invulling met randstedelijke verschijnselen zoals een megadisco, een manifestatieterrein of een crossbaan. Ook woningbouw behoort tot de mogelijkheden.



Figuur 4.3: Eemskanaalzone Transferium

4.4 Eemskanaalzone - Koningsweg

Aan de noordzijde van het Eemskanaal ligt bedrijventerrein Eemskanaalzone - Koningsweg. Het is voor de geschetste ambitie niet noodzakelijk dat de functie van dit gebied verandert. Verbeteringsacties kunnen gestart worden door de grondeigenaren of door de gemeente in het kader van de actie 'Terreinwinst' (hierin werken gemeente en ondernemers samen aan kwaliteitsverbetering en -behoud van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen). De combinatie van wonen - werken rond de Timpweg kan zich op lange termijn verder versterken, maar het initiatief tot veranderingen ligt bij de grondeigenaren in het gebied.

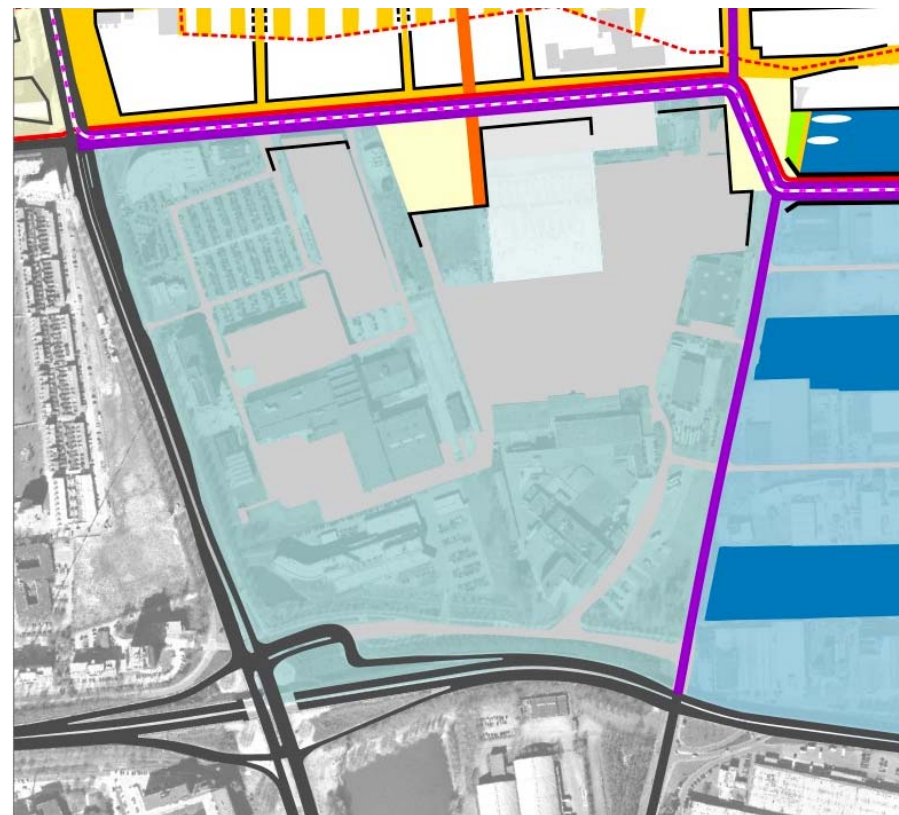


Figuur 4.4: Eemskanaalzone Koningsweg

4.5 Eemskanaalzone - Eemskanaal

In Eemskanaalzone - Eemskanaal vindt een verdichting plaats van de grootschalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment. De bouw van één van de grootste IKEA's van Nederland - een regionale trekker - maakt deze omgeving tot een druk bezocht gebied met een steeds grotere rol in de stedelijke detailhandelsstructuur. Voor de vitaliteit van de binnenstad is het logisch en van groot belang om de bezoekers van bedrijven in Eemskanaalzone - Eemskanaal te verleiden tot een combinatiebezoek. Deels kan het publiek daarbij kiezen voor de bestaande routes langs het Griffetracé en via het Damsterdiepgebied (dat door de voorgenomen aanpak ook een aantrekkelijker route wordt), maar ook de nieuwe fiets- en voetgangersbrug en de nieuwe boulevard in Eemskanaalzone - Boulevard (en vervolgens langs de pakhuizen van de Oosterhaven) wordt een verbinding met allure. De nieuwe, hoogwaardige OV-route versterkt de verbinding tussen binnenstad en de Eemskanaalzone nog verder.

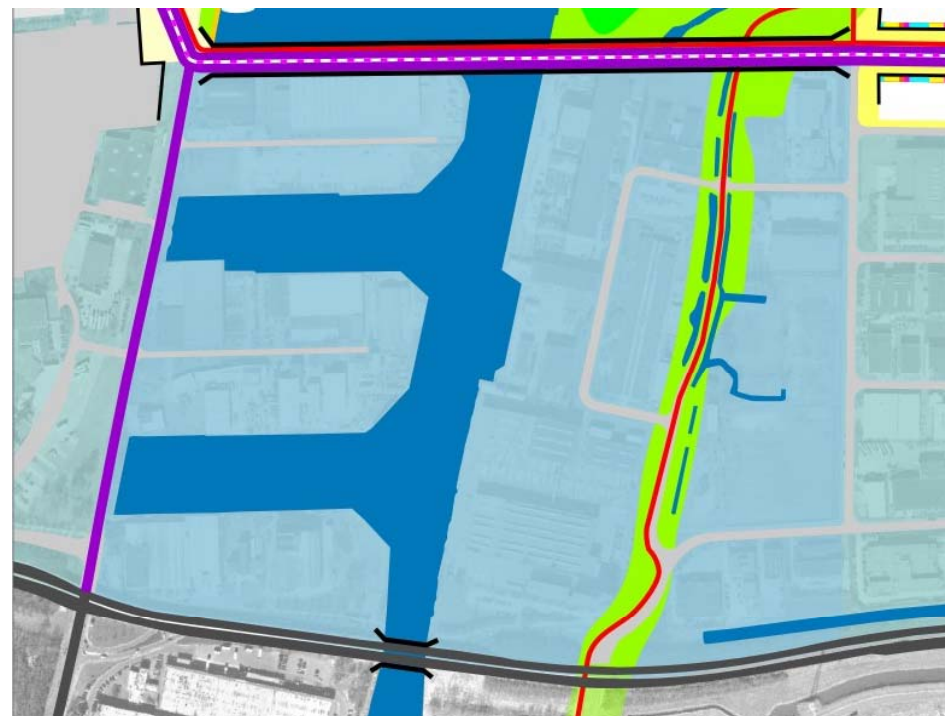
Voor de ontwikkeling van kantoren zijn de locaties langs de Europaweg en de Sontweg het meest geschikt.



Figuur 4.5: Eemskanaalzone Eemskanaal

4.6 Eemskanaalzone - Havens

Eemskanaalzone - Havens is een revitaliseringsgebied. Om de economische ontwikkeling in dit gebied een extra impuls te geven is een kwalitatief goede bedrijfsomgeving van cruciaal belang. De gemeente werkt de komende jaren in overleg met het betrokken bedrijfsleven aan de revitalisering van de bedrijventerreinen (onder meer langs de Bornholmstraat en langs de havens) en aan het verbeteren en vasthouden van de aanwezige kwaliteit. Door een sterk verbeterde bereikbaarheid van en in het gebied (nieuwe noord-zuid- en oost-westverbindingen en nieuwe aantakkingen op de ringweg) stijgen de kansen voor de bedrijvigheid in dit gebied bovendien aanzienlijk. Voor de havens liggen er kansen om uit te groeien tot een maritiem cluster voor met name het recreatieve en consumentgerichte marktsegment.



Figuur 4.6: Eemskanaalzone Havens

4.7 Eemskanaalzone - Driebond

Dit gebied is een goed functionerend bedrijventerrein dat in de huidige vorm blijft bestaan. Veranderingen kunnen door de eigenaren in eigen tempo en op eigen initiatief geïnitieerd worden. Door de toenemende bereikbaarheid en het toenemende bezoekersaantal (via de nieuwe verbinding met Meerstad) nemen de kansen van de bedrijven in dit gebied toe.



Figuur 4.7: Eemskanaalzone Driebond

5 Strategieën

5.1 *Flexibiliteit in functie en tijd*

Zoals al is aangegeven, presenteert de hierboven geschetste ambitie geen vastomlijnd eindbeeld. Wanneer hier één eindbeeld zou worden geschetst, dan is er één ding zeker: zó ziet de Eemskanaalzone er over 20 jaar in ieder geval níét uit. Daarvoor zijn markt- en economische ontwikkelingen te onzeker. De plangebieden en de infrastructuur worden daarom ook niet als één geheel ontwikkeld, maar in zeventien deelgebieden. Deze gebieden worden vanuit de geschetste ambitie ingevuld met flexibele programma's en een eigen dynamiek, tijdpad en planvorming.

Sommige deelgebieden zullen de komende jaren van functie veranderen als gevolg van bestaande ontwikkelingen. De markt is op bepaalde plekken (zoals de Houtunielocatie tegenover de huidige IKEA in Eemskanaalzone - Boulevard) al volop actief. Andere deelgebieden moeten van functie veranderen om de ambitie te verwezenlijken: bijvoorbeeld de zone rondom Driebondsweg en St. Petersburgweg. Weer andere deelgebieden kunnen veranderen, maar ook de huidige functie staat de ambitie niet in de weg (bijvoorbeeld de aanwezigheid van de Arrivalocatie in Eemskanaalzone - Eemskanaal). Soms draagt het optimaliseren van de huidige functie al voldoende bij aan de ambitie. Van sommige deelgebieden is de toekomstige functie al bekend, van andere nog niet (dat is afhankelijk van tijd, geld en marktontwikkelin-

gen). Er is dus volop flexibiliteit mogelijk: niet alleen in functie, maar ook in tijd. Van bepaalde deelgebieden is het bijvoorbeeld al duidelijk wanneer ze worden aangepakt; bij andere is dat nog niet het geval. Dat is ook de kracht van de stapsgewijze transformatie.

Uiteraard zijn er in sommige gevallen relaties tussen de ontwikkelingen van de deelgebieden. Als voorbeeld is de aanleg van de bruggen in belangrijke mate bepalend voor de ontwikkelingen van een aantal deelgebieden langs de hierdoor ontstane nieuwe infrastructuurlijnen. Ook zal de snelheid van de ontwikkelingen van Meerstad continue moeten worden afgestemd met de ontwikkelingen in de Eemskanaalzone. De kracht van de visie is dat door de voorgestelde stapsgewijze transformatie flexibiliteit optimaal kan worden gehanteerd en ingespeeld kan worden op deze onderlinge relaties.

De functieverandering en –verdichting van het gebied betekent dus niet dat het hele gebied 'over de kop' gaat: op bepaalde plekken zullen functies worden geïntensiveerd, op andere plekken zal functieverandering plaatsvinden en weer elders treedt functiemenging op. En op sommige plekken hoeft er simpelweg niets. De functieaanpassingen zullen zich fasegewijs - haast organisch - in de komende 20 jaar voltrekken.

In het document 'uitwerking deelgebieden en fasering' wordt dieper ingegaan op de ontwikkeling en fasering van de deelgebieden.

5.2 *Financieel-strategisch ontwikkelingsmodel en ontwikkelingsplanologie*

Naast de ruimtelijke ambitie voor de Eemskanaalzone ligt er een minstens zo grote financiële uitdaging. Er zijn grote investeringen met de aanleg van de infrastructuur gemoeid. De vraag is echter in hoeverre daar voldoende subsidies tegenoverstaan. Onze doelstelling is om een optimale mix te creëren tussen de ruimtelijke ambitie en het financiële resultaat van de ontwikkeling van het gebied.

Voor de specifieke deelgebieden zijn randvoorwaarden opgesteld. Deze vormen de basis voor de globale financiële haalbaarheidsanalyses van de deelgebieden. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden ten aanzien van onder andere milieu en de eigendomsposities en marktgegevens. Er is daarbij rekening gehouden met wat wenselijk is ten aanzien van ruimtelijke, politiek-maatschappelijke randvoorwaarden en grondposities.

Op basis van de uitkomsten van wat mogelijk en wenselijk is, zijn per ontwikkelingsgebied en per infrastructuur-onderdeel globale financiële haalbaarheidsanalyses opgesteld. Wanneer het plansaldo negatief is, maar er vanuit de gemeente belang is om zelf te ontwikkelen (bijvoorbeeld om politiek-maatschappelijke redenen of grondpositie), heeft een herijking plaatsgevonden ten aanzien van het programma en de stedenbouw met als doelstelling een optimalisering van het financiële resultaat. Bij deze deelgebieden is sprake geweest van een zich herhalend proces. Op basis van de resultaten van de financiële haalbaar-

heidsanalyses is de volgende ontwikkelingsstrategie gehanteerd: wanneer het plansaldo positief is, kiezen we voor een actief grondbeleid; wanneer het plansaldo negatief is, kiezen we voor een passief grondbeleid (niet-actief verwervingsbeleid) of PPS-constructie (Privaat Publieke Samenwerkingsverbanden).

De visie en de ontwikkeling ervan worden ingebed in een juridisch-strategische benadering waarbij tevens sprake is van een financieel-strategisch ontwikkelingsmodel. Om de transformatie mogelijk te maken, zullen flexibele planologische instrumenten worden ingezet. De term 'ontwikkelingsplanologie' is hierin leidend. Daaronder wordt een gebiedsgerichte, integrale benadering verstaan, waarbij alle relevante partijen betrokken zijn. Maar de gemeente blijft de regisseur en kan als het nodig is beroep doen op de Wet voorkeursrecht en in de toekomst gebruik maken van exploitatievergunningen. Inzet van de genoemde juridisch-economische instrumenten is daarbij dan ook mogelijk. We zetten in op het verwezenlijken van de ambitie voor het *totale* gebied.

5.3 *Juridische, planologische en milieutechnische strategieën*

Voor de transformatie van de zone Sontweg-Driebondsweg in een sociaal-veilige route naar Meerstad en de ontwikkeling van verschillende deellocaties is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ook zal de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein moeten worden gewijzigd. De zone en de grens van het gezoneerde industrieterrein zullen zodanig moeten worden teruggelegd dat woningbouwlocaties als het Houtunieterrein en Eemskanaal Noordzijde (nu deel van het gezoneerde industrieterrein) kunnen worden ontwikkeld. De wijziging van de geluidzone moet eveneens via een bestemmingsplanprocedure plaatsvinden. De herziening van de huidige planologische regelingen voor de zone moet gefaseerd gebeuren, zoals ook de zone en locaties gefaseerd tot ontwikkeling zullen worden gebracht.

Voor de Houtunielocatie is een bestemmingsplan in procedure. Bekend is al dat de geluidbelasting van de bedrijven hier de norm niet overschrijdt en dat de geluidrechten van de bestaande bedrijvigheid niet worden aangetast. Voor de nieuwbouw van IKEA en de bouw van de Sontbrug en de Berlagebrug is eveneens een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Hiervoor zullen echter projectprocedures op basis van artikel 19, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd.

Naar verwachting zal de bodem - land en water - op vele plekken in de Eemskanaalzone verontreinigd zijn. Voor herontwikkeling zal dit op

verschillende gebieden onderzocht worden. Afhankelijk van de toekomstige functies zal mogelijk sanering moeten plaatsvinden. Wanneer bij de aanleg van de bruggen sanering moet plaatsvinden, dan kan dit wellicht in samenhang met de aanpak van de sanering van de stadswateren.

Op basis van verkeersstudies waarbij huidige en toekomstige situaties in kaart zijn gebracht, blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden wanneer de woningen niet te dicht op de wegen worden gebouwd.

De verkeersbelasting op het Damsterdiep zal door autonome groei en de aanleg van de Bornholm- en Sontbrug toenemen. Hier is sprake van reconstructie (Wet geluidhinder, Afdeling 4: Reconstructie). Er moeten maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting te beperken en een voldoende laag geluidsniveau in de woningen te garanderen. Een 'hogere waarde'-procedure zal parallel plaatsvinden.

Nadere detaillering, ook wat betreft procedures, vindt bij de ontwikkeling van de nieuwe infrastructuur en de ontwikkeling plaats. Milieuprocedures zijn gekoppeld aan de ruimtelijke procedures. Nieuwbouw van woningen langs de drukke infrastructuur is een kwestie van passen en meten. De ontwikkeling zal zodanig zijn dat een goede omgevingskwaliteit zal ontstaan.

Op de korte en middellange termijn zullen nieuwe bestemmingsplannen moeten worden gemaakt voor Eemskanaalzone - Waterplein en

Eemskanaalzone Groningen

Eemskanaalzone - Boulevard teneinde hier de beoogde woningbouw mogelijk te maken. Voor de ontwikkeling van Eemskanaalzone - Transferium zal te zijner tijd tevens een herziening van het bestemmingsplan plaatsvinden.

5.4 Drie stedenbouwkundige statements

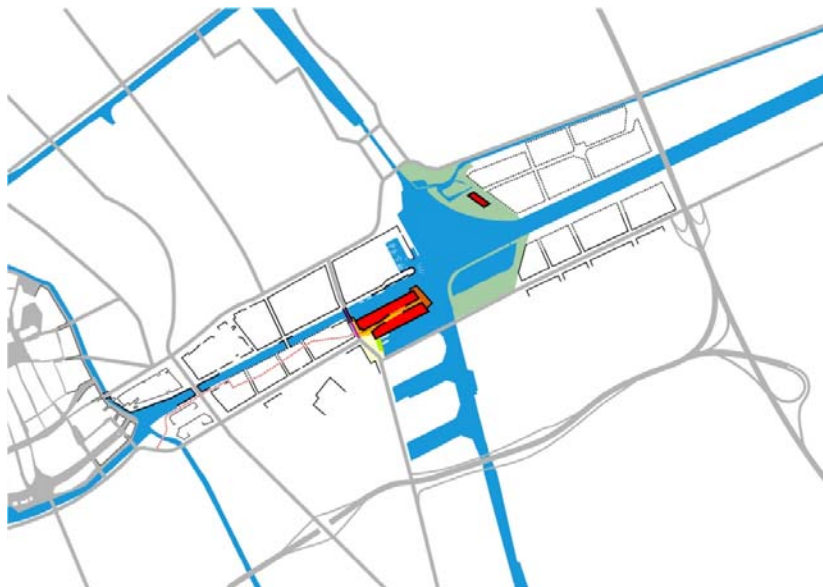
De Eemskanaalzone is op te delen in drie 'stedenbouwkundige statements': Eemskanaalzone Boulevard, Eemskanaalzone Waterplein en Eemskanaalzone Transferium.

In **Eemskanaalzone Boulevard** wordt ingezet op een hoogwaardig stedelijk gebied met primair een woonfunctie. De bebouwing wordt langs de randen volgens een strak kader uitgevoerd. In de binnengebieden is de invulling vrijer. De zuidoever wordt daarbij gekenmerkt door hogere bebouwing dan aan de noordzijde. De ruggengraat van het plan is openbaar ruimtestructuur. De Eemskanaaloever krijgt een openbaar karakter, de kade aan de noordzijde breed en recht, de kade aan de zuidzijde meer grillig en informeler.



Figuur 5.1: De kadenstructuur van Eemskanaalzone - Boulevard

Eemskanaalzone Waterplein staat geheel in het teken van wonen op, aan of in het water. Belangrijkste onderdelen zijn een ‘boegbeeld’ *aan* het water aan de noordoostzijde van het plein, wonen *op* het water in de woonschepenhaven aan het zuidoosten van het plein en de mogelijkheid tot wonen *in* het water aan de westzijde op de plek waar nu nog een containerterminal is gevestigd. Vooral het landmark aan het water en het zeer geconcentreerd bebouwde schiereiland in het water zullen voor Groningen nog ongekende woonvormen herbergen.



Figuur 5.2: Het waterplein van Eemskanaalzone

Eemskanaalzone Transferium betekent: een Amerikaans aandoende, levendige strook die in het teken staat van verkeer, vervoer en aanverwante functies. Aan de noordzijde zijn meerdere invulling mogelijk, variërend van ecologie tot grootschalige detailhandel. Het huidige bedrijventerrein Driebond, dat al in het teken staat van de auto, krijgt hiermee een gezicht aan de noordzijde van het gebied.

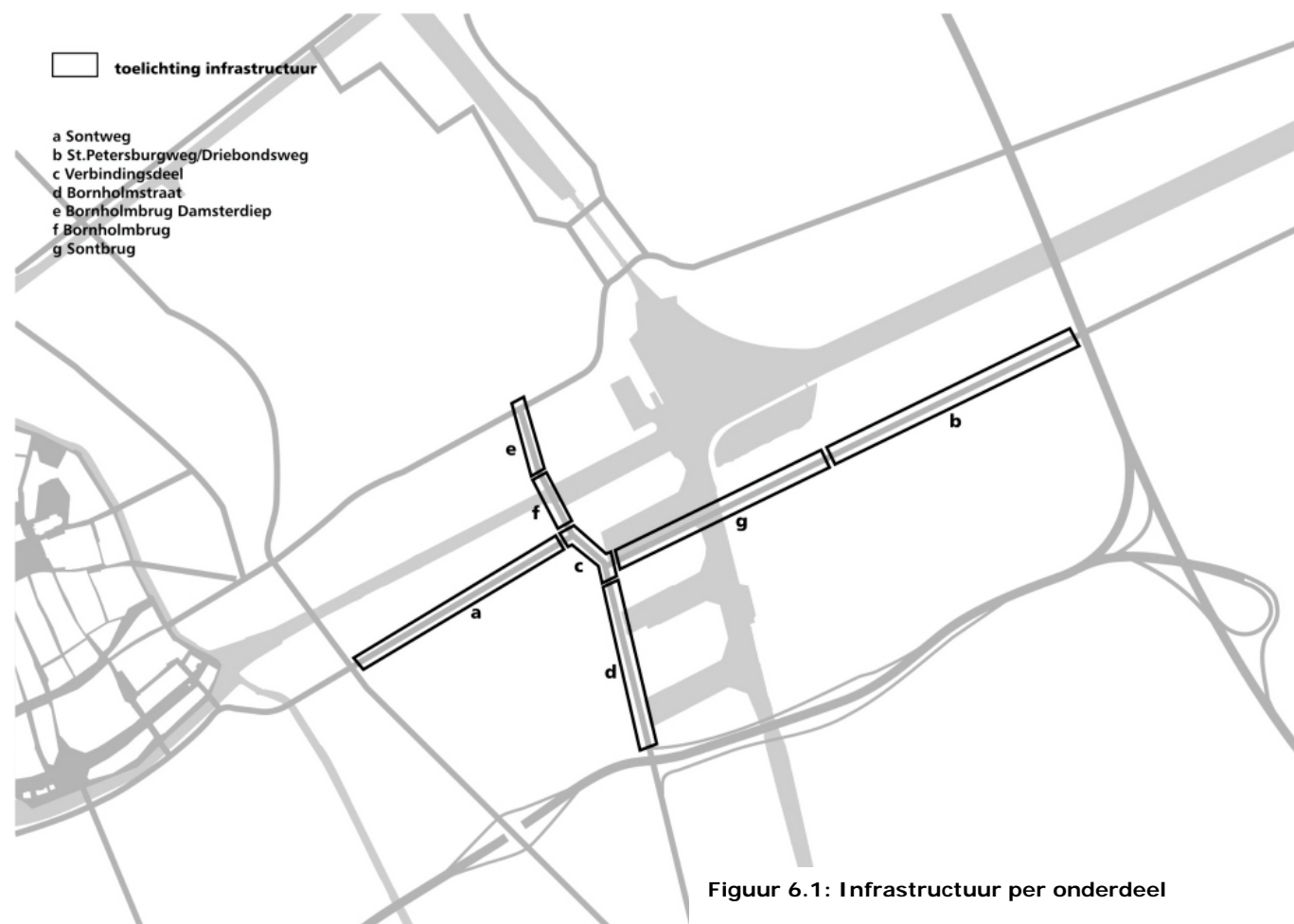


Figuur 5.3: Eemskanaalzone Transferium

6 Toelichting infrastructuur

De hoofdinfrastructuur in het gebied is in oost-westrichting op te knippen in Sontweg, Verbindingsdeel en St. Petersburgweg/Driebondsweg.

In noord-zuidrichting bestaat de infrastructuur uit het deel tussen Damsterdiep en Berlagebrug, het Verbindingsdeel en de Bornholmstraat.



Figuur 6.1: Infrastructuur per onderdeel

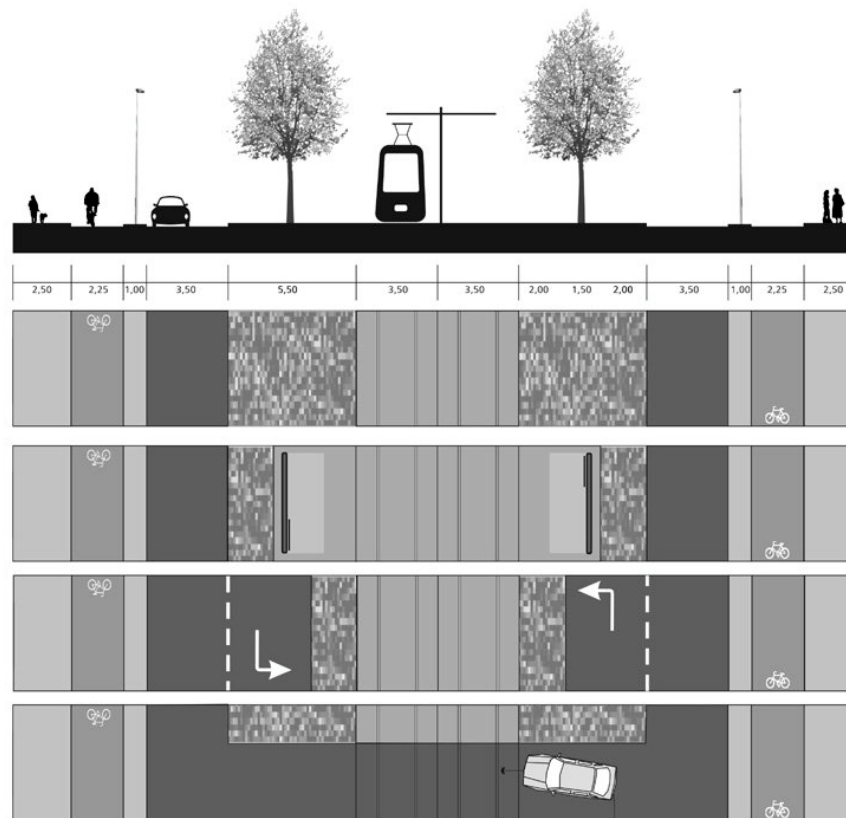
Eemskanaalzone Groningen

6a. Van Sontweg tot aan Verbindingsdeel (a)

Vanwege de veelheid aan activiteiten in dit gebied wordt gekozen voor een centrale ligging van een openbaarvervoersas (OV-as). Dit profiel komt de herkenbaarheid, de veiligheid, het ruimtebeslag en het ruimtelijke beeld bij afwezigheid van bus of tram ten goede. Binnen dit profiel kunnen onder meer door linksafstroken afslaande en kruisende bewegingen goed ingepast worden zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersdoorstroming of de verkeersveiligheid. Ook is dit profiel erg flexibel bij onvoorziene incidenten of bij een extreme verkeersgroei.

Het profiel van de route op de Sontweg wordt 35,5 meter breed en is vergelijkbaar met de OV-as Reitdiep/Dorkwerd. Door de OV-as in te passen in een groenstructuur met veel bomen ontstaat er een groen hart in het wegprofiel.

De infrastructuur van de Sontweg wordt fasegewijs ontwikkeld.



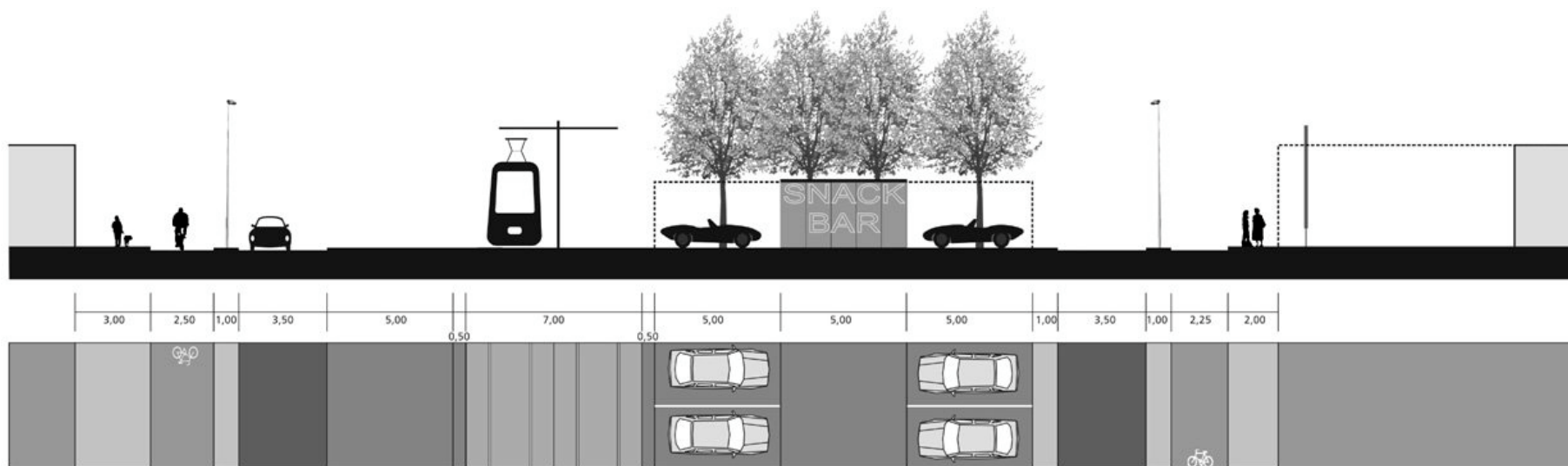
Figuur 6.2: Profilering van de Sontweg

6b. St. Petersburgweg/Driebondsweg (b)

Op korte termijn blijft in dit gebied de huidige situatie gehandhaafd. Wel worden ter compensatie van de bomenrijen rondom de Driebondsweg die in komende fasen moeten verdwijnen, alvast nieuwe bomen geplant tussen Driebondsweg en St. Petersburgweg.

Op middellange termijn - direct na de voltooiing van de Sontbrug - worden de Driebondsweg en de St. Petersburgweg geschikt gemaakt voor het toenemende verkeer van en naar Meerstad. De Driebondsweg wordt 'rechtgelegd' en gaat de verkeersafwikkeling richting de stad afhandelen. De St. Petersburg verzorgt de verkeersafwikkeling de andere kant op en ontsluit het bedrijventerrein Driebond. Het wegtracé wordt op dit gedeelte dus – in vergelijking met de Sontweg – aanmerkelijk breder.

De groene strook tussen beide wegen wordt getransformeerd tot een langgerekt transferium met paviljoens die zorgen voor de nodige levendigheid en sociale veiligheid (bijvoorbeeld een car wash en een fast foodrestaurant). Bovendien wordt er ruimte gereserveerd voor een OV-as. Deze wordt in de laatste fase aangelegd. Verschillende tram- of bushaltes zorgen voor een makkelijke ontsluiting en verbinding met de binnenstad en de recreatievoorzieningen van Meerstad. Gezamenlijk met een goede verlichting zorgen dit verbeterde wegprofiel en de invulling van de middenberm voor een route die ook 's avonds voor fietsers en voetgangers aantrekkelijk is.



Figuur 6.3: Profilering van het Transferium

6c. Verbindingsdeel (inclusief rotondes) (c)

Dit Verbindingsdeel wordt qua drukte vergelijkbaar met de naastgelegen kruising Damsterdiep-Europaweg-Petrus Campersingel. Om de verkeersafwikkeling goed te laten verlopen, is gekozen voor de aanleg van twee rotondes. Deze rotondes zijn ruimtelijk het beste inpasbaar en leggen geen beslag op ruimte in de Deense haven. Bovendien wordt hierdoor de ontsluiting van de containerterminal (als toekomstige woningbouwlocatie) goed geregeld. Het bindingsdeel (inclusief de twee rotondes) wordt op korte termijn aangelegd.

6d. Bornholmstraat tot aan Verbindingsdeel (d)

De Bornholmstraat krijgt een upgradering aansluitend op de aanleg van de bypass van de zuidelijke ringweg. Op korte termijn wordt een losliggend fietspad aangelegd. Bovendien wordt er dan ook tussen fietspad en rijbaan ruimte gereserveerd voor een extra rijstrook. Deze rijstrook wordt op lange termijn aangelegd ten behoeve van linksafslaand verkeer en voor een opstelstrook voor de Sontbrug.

6e. tussen Berlagebrug en Damsterdiep (e)

Deze nieuwe verbinding moet een deel van de toename van de verkeersdruk als gevolg van Meerstad en de ontwikkelingen rond de Sontweg opvangen. Met de Bornhombrug wordt dit tracé een van de drukste knooppunten in deze wegenstructuur en zorgt het voor een ontlasting van het kruispunt Damsterdiep-Europaweg-Petrus Camper-

singel. Het tracé wordt een 'normale' stedelijke route met twee rijbanen en aan weerszijden fiets- en voetpaden. Om de ruimtelijke impact (en het ruimtebeslag) van de weg te beperken, worden de nieuwe woonwijken aan de noordzijde van het Eemskanaal niet via deze weg ontsloten, maar vanaf het Damsterdiep. De verbinding tussen Berlagebrug en Damsterdiep wordt - gelijktijdig met de Berlagebrug - op korte termijn aangelegd.

6f. Berlagebrug (f)

De Berlagebrug is onderdeel van de (verkeersintensieve) noord-zuidverbinding en dient als zodanig een bijzondere uitstraling krijgen.

De brug wordt voornamelijk gebruikt door de pleziervaart. De brug dient een onbelemmerde doorvaart te garanderen voor het 'dagelijks' vaarverkeer. Voor de ruimtelijke- en economische inpasbaarheid wordt de voorkeur gegeven aan een zo laag mogelijke liggende brug. In de ontwerpfase wordt de definitieve hoogte nader bepaald. Omdat er geen reservering hoeft te worden gedaan voor een OV-verbinding kan het wegprofiel op de Berlagebrug zo'n 18 meter breed zijn.

De brug gaat deel uitmaken van de vaarroute door de binnenstad en wordt opgenomen in het bestaande bloktijden-regime. Dat betekent dat de brug tijdens de spitsuren niet wordt geopend voor schepen.

De Berlagebrug wordt op korte termijn aangelegd en moet uiterlijk voor 2008 gerealiseerd zijn.

g. Sontbrug (g)

De Sontbrug is samen met zijn aan- en afvoerroute het symbool (de 'poort') van de overgang van het stedelijke karakter van Eemskanaalzone - Boulevard en Eemskanaalzone - Waterplein naar het karakter van Meerstad. Het Sontbrugtracé moet als het onderste deel van de omlijsting van het waterknooppunt Eemskanaal-Winschoterdiep in zijn geheel een bijzonder accent krijgen. De kwaliteit van het Sontbrugtracé wordt niet bepaald door één dramatisch moment, maar door het continue karakter van de verbinding: de overspanning die de aansluiting van Meerstad op de stad begeleidt.

De Sontbrug zal bestaan uit twee gedeelten: een lage brug voor auto- en busverkeer, fietsers en voetgangers en een hoge brug voor hoogwaardig openbaar vervoer (tram) en voor fietsers. Er is voor deze combinatie gekozen vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid, het terugdringen van geluidsoverlast en de financiële flexibiliteit. Bovendien kan worden gekozen voor een gescheiden aanleg.

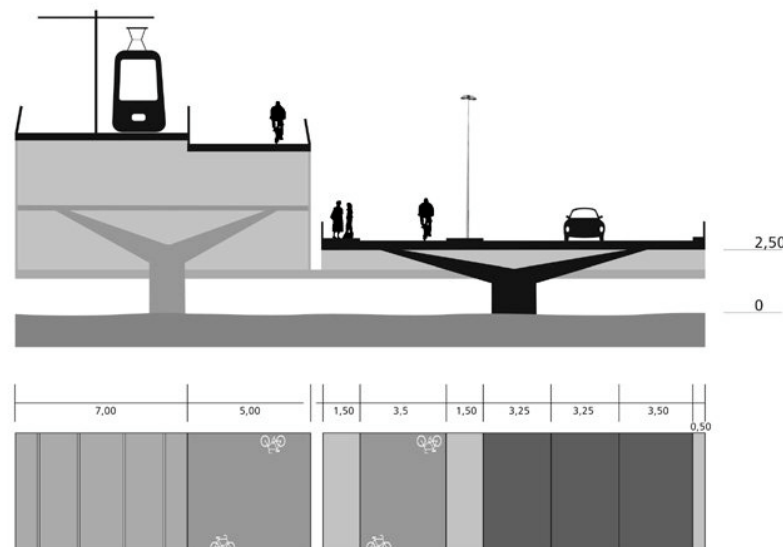
De lage brug staat tijdens de spits gemiddeld twee keer per uur open (zo'n zes minuten per keer), de hoge brug gaat gemiddeld eens per dag open.

Automobilisten, die dus gebruik gaan maken van de lage brug, kunnen in de spits te maken krijgen met wachttijden vanwege openstaande bruggen. Bloktijden (geen brugbediening tijdens de spits) zijn vanwege het economisch belang van de vaarwegen Winschoterdiep en Eemskanaal (vaarklassen 4 en 5a) niet mogelijk: de beroepsscheepvaart heeft altijd voorrang. Een openstaande brug is hier echter minder bezwaarlijk omdat automobilisten van en naar Meerstad meerdere alternatieven hebben: ze kunnen bijvoorbeeld ook gebruik maken van het Damsterdiep en de ringweg. Fietsers en voetgangers van en naar Meerstad maken normaliter gebruik van de lage brug, maar kunnen ook kiezen voor de hoge brug (al vergt dat een grotere fysieke inspanning).

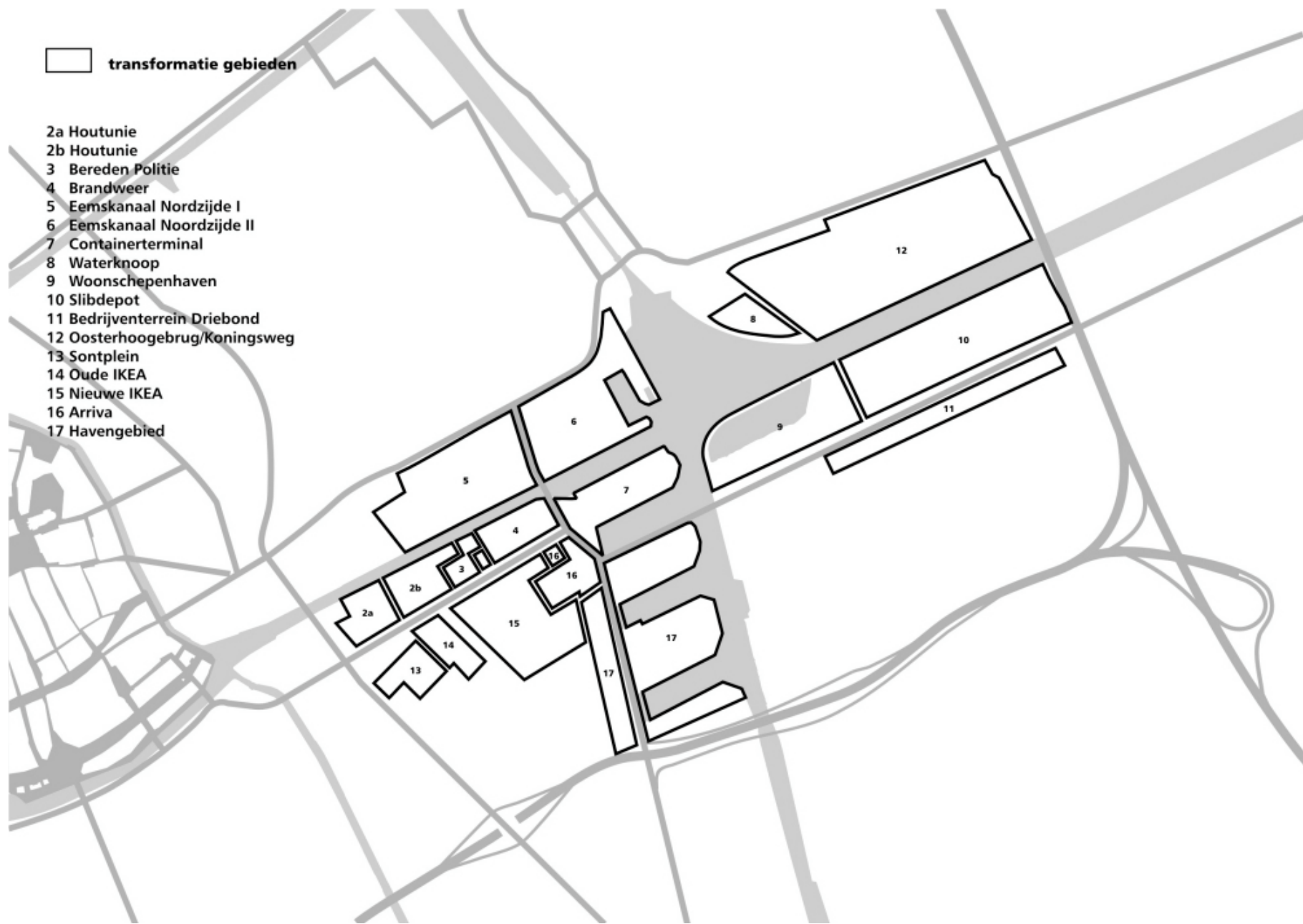
De Sontbrug komt te liggen aan de zuidrand van de Deense Haven. Daarmee is de afstand van de brug tot de waterkruising Eemskanaal -

Winschoterdiep groot genoeg voor schepen om een goede draai te maken en worden veiligheid en vrijwaringszones gewaarborgd. In overleg met de Provincie (de beheerder van de waterwegen) wordt de definitieve maatvoering (onder meer doorvaartbreedte) bepaald.

De aanleg van de lage brug start op korte termijn en dient uiterlijk voor 2008 aangelegd te zijn; de hoge brug wordt op lange termijn aangelegd.



Figuur 6.4: Profilering van de Sontbrug



Figuur 7: Transformatiegebieden

7 Toelichting deelgebieden

Hieronder bespreken we de ontwikkeling van de zeventien deelgebieden; deze zijn per plangebied geordend. De naamgeving van de deelgebieden is veelal een geografische aanduiding of gebaseerd op de huidige functie. Per deelgebied wordt aangegeven wat de gewenste ontwikkelingsrichting is en hoe dat zal worden bereikt.

Op een aantal deelgebieden zal geen transformatie plaatsvinden maar kan worden gewerkt aan versterking van de bestaande (bedrijven-) functie. Het gaat daarbij vooral om de plangebieden

- Eemskanaalzone Koningsweg
- Eemskanaalzone Eemskanaal
- Eemskanaalzone Havens
- Eemskanaalzone Driebond

Dat betekent dat de initiatieven voor (her)ontwikkeling in deze gebieden vanuit de pandeigenaren/ ondernemers moet komen. Vanuit het project Terreinwinst (gemeente en bedrijventerreinverenigingen gezamenlijk) zullen initiatieven opgepakt worden om de positie van de gebieden te verbeteren of waar kan worden aangehaakt op de transformatieontwikkeling. De revitalisering van de haven op het terrein Eemskanaal is daarvan een goed voorbeeld.

7.1 Eemskanaalzone - Boulevard

In Eemskanaalzone - Boulevard liggen de deelgebieden Houtunie, Bereden politie, Brandweer en Eemskanaal Noordzijde I.

2a en 2b. Houtunie

Dit gebied wordt getransformeerd in hoogwaardig centrumstedelijk wonen met aanvullend een paar woon-werkfuncties. In dit nieuwe woongebied zijn ongeveer 400 woningen in hoge dichtheid mogelijk, met hoogbouw tot 70 meter (conform gemeentelijk beleid). Het plan voor de Houtunie-locatie is leidend voor de invulling van het hele gebied langs de Sontweg-Driebondsweg.

De Houtunie komt op korte termijn in ontwikkeling.

3. Bereden Politie

Op de plek komt een plein met daaraan voorzieningen waarboven gewoond wordt (stedelijk wonen). Hierbij wordt gedacht aan zo'n 110 woningen. De nadruk in dit gebied ligt op bijzondere architectuur en een hoogwaardige invulling.

Aan dit plein komt een fiets- en voetgangersbrug. Deze verbindt in noord-zuidrichting de Sontweg en de daar gevestigde detailhandel (nieuwe IKEA e.d.) met de weg Damsterdiep en vervolgens de Zaagmuldersweg. Door onder andere deze brug en verderop de Berlagebrug neemt het aantal noord-zuidverbindingen in de Eemskanaalzone toe en ontstaat er een fijnmaziger verkeersnetwerk.

De locatie Bereden Politie wordt op lange termijn in ontwikkeling genomen.

4. Brandweer

De Brandweer blijft in ieder geval het komende decennium op de bestaande plaats, daarna is verplaatsing een optie. Deze verplaatsing is niet strikt noodzakelijk voor de verdere transformatie van de Eemskanaalzone. Het biedt wel de mogelijkheid tot een invulling die aansluit op de ontwikkeling van de Houtunie-locatie. Ingeschat wordt dat dit gebied ruimte kan bieden aan zo'n 200 woningen.

Indien de Brandweer wordt verplaatst dan kan dit deelgebied op de lange termijn in ontwikkeling worden genomen.

5. Eemskanaal Noordzijde I: tussen Balkgat en Berlagebrugtracé

De Eemskanaal Noordzijde I wordt getransformeerd in een gebied met hoogwaardig stedelijk wonen. De industrie en detailhandel zullen verdwijnen, maar de kantoorfunctie kan gehandhaafd blijven.

In dit gebied komen, naast de al bestaande woonwijk tussen Damsterdingel en Balkgat, twee grote blokvormige deelgebieden met aan de Eemskanaalzijde strakke, steenachtige kades. Er wordt gestreefd naar zo'n 400 woningen in hoge dichtheden. Woningbouw is mogelijk tot 8 à 9 verdiepingen hoog, maar 'echte' hoogbouw past niet bij het gewenste karakter van dit gebied.

De fasegewijze ontwikkeling van dit deelgebied volgt op de ontwikkeling van de Houtunie-locatie.



Figuur 7.1: Eemskanaalzone Boulevard

7.2 Eemskanaalzone - Waterplein

In Eemskanaalzone - Waterplein liggen de deelgebieden Eemskanaal Noordzijde II, Containerterminal, Waterknoop en Woonschepenhaven

6. Eemskanaal Noordzijde II: tussen Berlagebrug en Praxis/ Motorbotenclub

Dit gebied zal – vergelijkbaar met Eemskanaal Noordzijde I – worden getransformeerd in een gebied met hoogwaardig stedelijk wonen. De woonfunctie wordt een typologische voortzetting van de Eemskanaalzone Noordzijde I, maar dan met een sterke gerichtheid op de waterkwaliteit. Dit gebied kenmerkt zich door wonen om het water. Er wordt gestreefd naar zo'n 300 tot 400 woningen in hoge dichtheden, maar het definitieve aantal zal bij de uitwerking van deze locatie worden bepaald.

Ook dit gebied wordt fasegewijs ontwikkeld en start op de lange termijn.

7. Containerterminal

Er wordt bij woningbouw op deze locatie gedacht aan hoogbouw tot 90 meter aan weerszijden van de landtong. De appartementencomplexen met in totaal zo'n 600 woningen staan als het ware met de voeten in het water. Op deze landtong krijgt ook het 'groen' de ruimte.

Dit deelgebied wordt op lange termijn in ontwikkeling genomen.

8. Waterknoop

Dit gebied wordt getransformeerd in wonen aan het water; een woon-toren van zo'n 70 meter hoog die plaats biedt aan ongeveer 150 woningen en andere voorzieningen. Daarnaast is er nog plek voor een beperkt aantal grondgebonden woningen.

De ontwikkeling van deze knoop kan als belangrijke 'landmark' functioneren voor verdere ontwikkelingen in de Eemskanaalzone. De Waterknoop kan op korte termijn in ontwikkeling worden genomen.

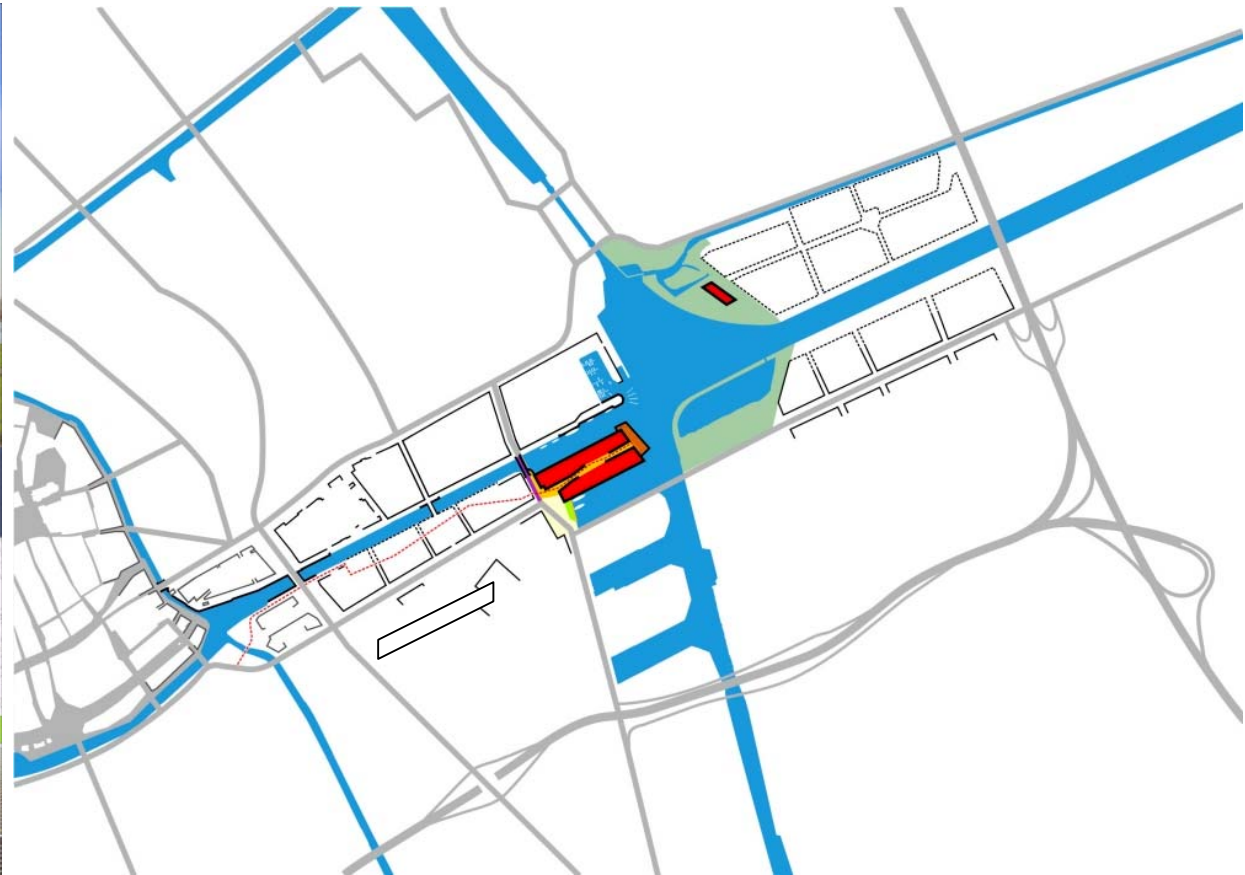
9. Woonschepenhaven

De woonschepenhaven houdt zijn woonfunctie van wonen op het water. Het karakter van de haven zal wel iets veranderen: ten behoeve van het wonen voor ouderen zal het wonen op het vaste land uitbreiden terwijl het bestaande wonen langs de steigers zal worden uitgedund. Tegelijkertijd wordt de openbare ruimte in en rondom de woonschepenhaven aangepakt. Op termijn zijn ook aanvullende woningbouw, recreatie en kleinschalige havengerelateerde werkactiviteiten mogelijk. Een verdergaande ontwikkeling met woningbouw is een optie die door een tweetal corporaties wordt onderzocht.

De uitdunning, de opknopbeurt, het beperkt wonen op het land en eventuele aanvullende woningbouw op deze locatie kunnen op korte termijn plaatsvinden. De ontwikkelingen op het gebied van recreatie en bedrijvigheid starten pas op lange termijn.



Figuur 7.2a: Referentie uit 'De Intense Stad'



Figuur 7.2b: Eemskanaalzone Waterplein

7.3 Eemskanaalzone - Transferium

In Eemskanaalzone – Transferium liggen de deelgebieden slibdepot en bedrijventerrein Driebond.

10. Slibdepot

Om een sociaal-veilige route naar Meerstad te ontwikkelen, moet het huidige slibdepot van functie veranderen. Daarvoor zijn wel aanvullende maatregelen nodig omdat het depot zwaar is vervuild. Daarnaast staat bij functieverandering het behoud van de ecologische waarde voorop. Ondanks de vervuiling is het slibdepot namelijk van groot belang als pleisterplaats voor migrerende trekvogels.

Voor een andere invulling van de slibdepots zijn er drie opties:

1. *Niets doen*

Wanneer er niets wordt gedaan aan de slibdepots, dan krijgt de ecologische functie ruim baan. Het slibdepot wordt aan het zicht onttrokken door billboards.

2. *Geheel of gedeeltelijk afdekken*

Als het vervuilde slibdepot wordt afgedekt, dan kunnen op het depot andere functies worden ontwikkeld. Daarbij valt te denken aan een recreatieve functie (bijvoorbeeld een kampeerterrein), groot-schalige detailhandel in het volumieuze en non-foodassortiment of een invulling met randstedelijke verschijnselen zoals een megadis-co, een manifestatieterrein of een crossbaan. Wanneer het depot

wordt afgedekt (en dus niet wordt afgegraven), dan is woningbouw op deze locatie niet mogelijk.

3. *Geheel of gedeeltelijk afgraven*

Wanneer het slibdepot worden afgegraven, dan is ook woningbouw mogelijk. Een mogelijkheid is om tweederde van het slibdepot af te graven en de afgegraven grond te storten op het resterende deel (dit is aanmerkelijk goedkoper dan het naar elders afvoeren van de vervuilde grond). In dat geval is er op het afgegraven gedeelte ruimte voor zo'n 200 (overwegend) grondgebonden woningen. Deze locatie is uitermate geschikt voor 'doelgroepwonen': bijvoorbeeld een ecologische woonwijk. Uiteraard is ook een combinatie van verschillende functies denkbaar.

In alle gevallen is het niet toegestaan om direct aan het Eemskanaal te bouwen vanwege geldende zicht-, wind-, veiligheids- en vrijwaringszones voor de scheepvaart: de precieze breedte van deze 'open' strook wordt in overleg met de Provincie bepaald.

De transformatie van de slibdepots zal zeer geleidelijk gebeuren. Indien er gekozen wordt voor woningbouw, dan kan daarmee op middellange termijn gestart worden.

11. *Autoboulevard op bedrijventerrein Driebond*

Bedrijventerrein Driebond zal zijn huidige functie houden, maar de autoboulevard krijgt een extra impuls door de opwaardering van de St. Petersburgweg en de Driebondsweg. Deze wegen zijn nu voor veel

bedrijven nog de achterkant, maar een drukke verkeersroute en een groot transferium bieden volop economische kansen. De gewenste unieke invulling zal de eigenaren van de autobedrijven stimuleren om hun bedrijven meer te richten naar deze noordzijde.

Tussen de huidige, vrij los gelegen bedrijven is ook verdichting nodig. Samen met grote billboards ontstaat er zo aan de zuidkant van de transferiumzone één grote etalage. De aanpak van de autoboulevard zal naar alle verwachting parallel lopen met de ontwikkeling van het transferium en de 'upgrading' van de bestaande route.



Figuur 7.3: Eemskanaalzone Transferium



Figuur 7.4: Visualisatie

7.4 Eemskanaalzone - Koningsweg

In Eemskanaalzone - Koningsweg ligt het deelgebied bedrijventerrein Oosterhoogebrug/Koningsweg.

12. Oosterhoogebrug/Koningsweg

Dit gebied is nu primair een bedrijventerrein. Het is voor de geschetste ambitie niet noodzakelijk dat de functie van dit gebied verandert. Op de lange termijn zal onderzoek plaatsvinden of het gebied rondom de Timpweg zich kan en moet transformeren tot een gebied met zowel werken als wonen. Het initiatief voor mogelijke veranderingen ligt bij de grondeigenaren in het gebied; zij zijn ook leidend bij het bepalen van de mate van verandering (de verhouding wonen en werken).

7.5 Eemskanaalzone - Eemskanaal

In Eemskanaalzone - Eemskanaal liggen de deelgebieden Sontplein, oude IKEA, nieuwe IKEA en Arriva.

13. Sontplein

Na voltooiing van het nabijgelegen P+R-terrein in Europapark is functieverandering van het plein mogelijk. Te denken valt aan een gedeeltelijke invulling met kantoren en grootschalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment. De parkeerfunctie kan dan worden ingekrompen; de resterende parkeercapaciteit zou toegewezen kunnen worden aan de nieuwe en bestaande kantoren en bedrijven. Voor de ontwikkeling van kantoren zijn de locaties langs de Europaweg en de Sontweg het meest geschikt. Afgezien van de grootschalige ontwikkelingsmogelijkheid op kavel Q (11.000 m²) zal het overgrote deel van de kantoren in kleinschalige volumes (< 2500 m²) ontwikkeld worden. Een eventuele transformatie van het Sontplein kan op korte termijn starten.

14. Oude IKEA

Na de voltooiing van de nieuwbouw van de IKEA komt het oude IKEA-gebouw aan het Sontplein leeg te staan. Dit gebouw blijft gehandhaafd en kan bijvoorbeeld ingevuld worden met grootschalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment, maar ook met kleinschalige kantoren, leisure en horeca. Het oude IKEA-gebouw komt op korte termijn beschikbaar.

15. Nieuwe IKEA

Op korte termijn opent de nieuwe IKEA zijn deuren op het terrein van de voormalige Veemarkthallen. Deze IKEA is aanmerkelijk groter dan de huidige en de verwachting is gerechtvaardigd dat ook de bezoekersaantallen fors zullen stijgen. De verschillende functies van het gebouw (meubelverkoop, maar ook horeca) richten zich – ook in uitstraling en levendigheid - op de Sontweg.



Figuur 7.5: Visualisatie van een nieuwe IKEA

16. Arriva

De huidige busremise kan gehandhaafd blijven. Indien de remise wordt verplaatst, kan op deze locatie grootschalige detailhandel in het volumieuze en non-foodassortiment worden gevestigd. De Arriva-locatie kan op lange termijn in ontwikkeling komen.

7.6 Eemskanaalzone - Havens

In Eemskanaalzone - Havens ligt het deelgebied Havengebied.

17. Havengebied

Dit gebied is een revitaliseringsgebied. Om de economische ontwikkeling in dit gebied een extra impuls te geven is een kwalitatief goede bedrijfsomgeving van cruciaal belang. De gemeente werkt de komende jaren in overleg met het betrokken bedrijfsleven aan de revitalisering van de bedrijventerreinen (onder meer langs de Bornholmstraat en langs de havens) en aan het verbeteren en vasthouden van de aanwezige kwaliteit. Door een sterk verbeterde bereikbaarheid van en in het gebied (nieuwe noord-zuid- en oost-westverbindingen en nieuwe aantakkingen op de ringweg) stijgen de kansen voor de bedrijvigheid in dit gebied bovendien aanzienlijk. Voor de havens liggen er kansen om uit te groeien tot een maritiem cluster voor met name het recreatieve en consumentgerichte marktsegment.

De bedrijven in het Havengebied komen op korte termijn met een voorstel voor de revitalisering van het gebied.

8 Flexibiliteit in functie en tijd

Al eerder gaven we aan dat de invulling van een groot deel van de deelgebieden in de Eemskanaalzone flexibel is. Bij de beschrijvingen in de vorige hoofdstukken is die flexibiliteit per deelgebied beschreven. Hieronder ordenen we de deelgebieden op 'flexibiliteit in functie' en op 'flexibiliteit in tijd'.

8.1 *Flexibiliteit in functie*

- De mate waarin deelgebieden Eemskanaalzone I en II worden getransformeerd tot woningbouwlocaties.
- De huidige functie van de Arriva-locatie kan behouden blijven, maar kan ook - wanneer Arriva besluit te verhuizen - worden ingevuld met grootschalige detailhandel in het volumineuze en non-foodassortiment.
- In de toekomst kan het Sontplein zijn functie behouden of zich ontwikkelen tot een combinatie van kantoren en parkeren.
- De brandweer kan op de huidige plek gehandhaafd blijven. Indien de brandweer behoefte heeft aan een andere locatie kan deze locatie worden ingevuld met woningbouw die qua typologie vergelijkbaar is met de Houtunie-locatie.
- De slibopslag in het slibdepot verdwijnt, maar de mate waarin het gebied verandert, is flexibel. De ecologie ruim baan geven is een mogelijke optie, maar er kan ook gekozen worden voor een park, stedelijke randverschijnselen, grootschalige detailhandel in het

volumineuze en non-foodassortiment en/of recreatie. Ook woningbouw op beperkte schaal is een mogelijkheid.

8.2 Flexibiliteit in tijd

Op korte kan worden gestart met:

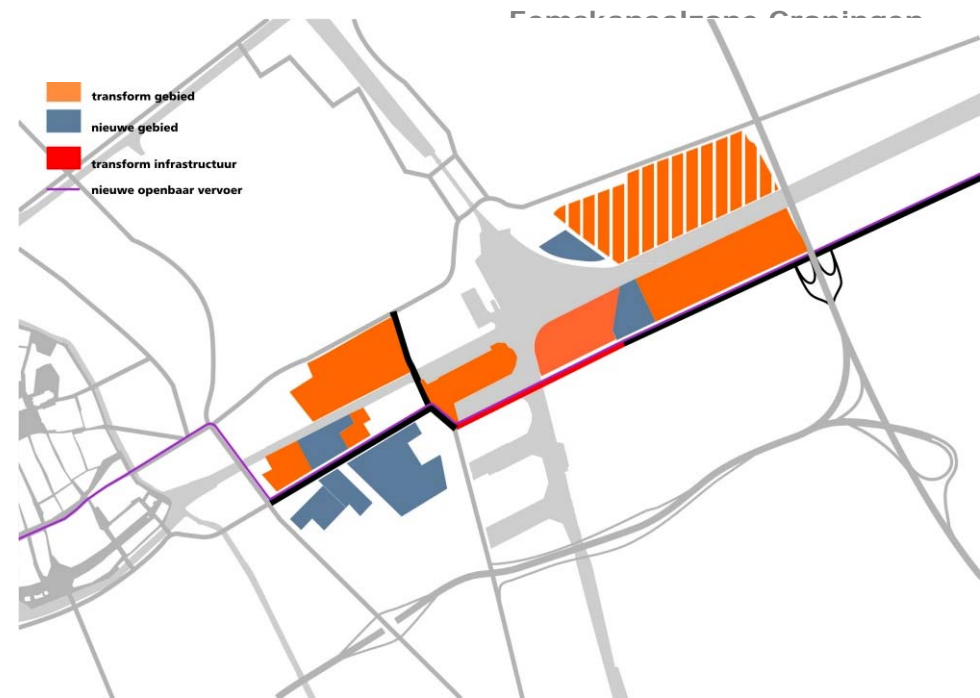
- de aanleg van de Berlagebrug en het lage deel van de Sontbrug. In verband met subsidie wordt ernaar gestreefd dat deze bruggen uiterlijk voor 2008 voltooid zijn;
- de aanleg van de rotondes die de aan- en afvoer van de bruggen verzorgen, al kunnen deze rotondes ook na de voltooiing van de bruggen gereed komen;
- de aanleg van het fietspad langs de Bornholmstraat;
- de aanleg van de bomenrij tussen Driebondsweg en St. Petersburgweg;
- nieuwbouw op de Houtunie-locatie;
- de bouw van de Waterknoop, de hoogbouw aan de noordoostkant van Eemskanaalzone-Waterplein;
- de opknappbeurt van de Woonschepenhaven;
- additionele woningbouw rondom de Woonschepenhaven;
- de bouw van de nieuwe IKEA;
- een andere invulling van het oude IKEA-pand;
- revitalisering havens.



Figuur 8.1: Korte termijn

Op middellange termijn kan worden gestart met:

- de aanpak van de Sontweg;
- de transformatie van het middeengebied van de St. Petersburgweg en Driebondsweg tot een transferiumfunctie met paviljoens die bijdragen aan de sociale veiligheid (hiermee wordt gestart wanneer door de aanleg van de bruggen de verbinding tussen binnenstad en Meerstad gereed is gekomen);
- de fasegewijze aanleg van Eemskanaal Noordzijde I;
- de beëindiging van de slibopslag in het slibdepot en – wanneer er voor deze optie gekozen wordt – de start van de woningbouw.

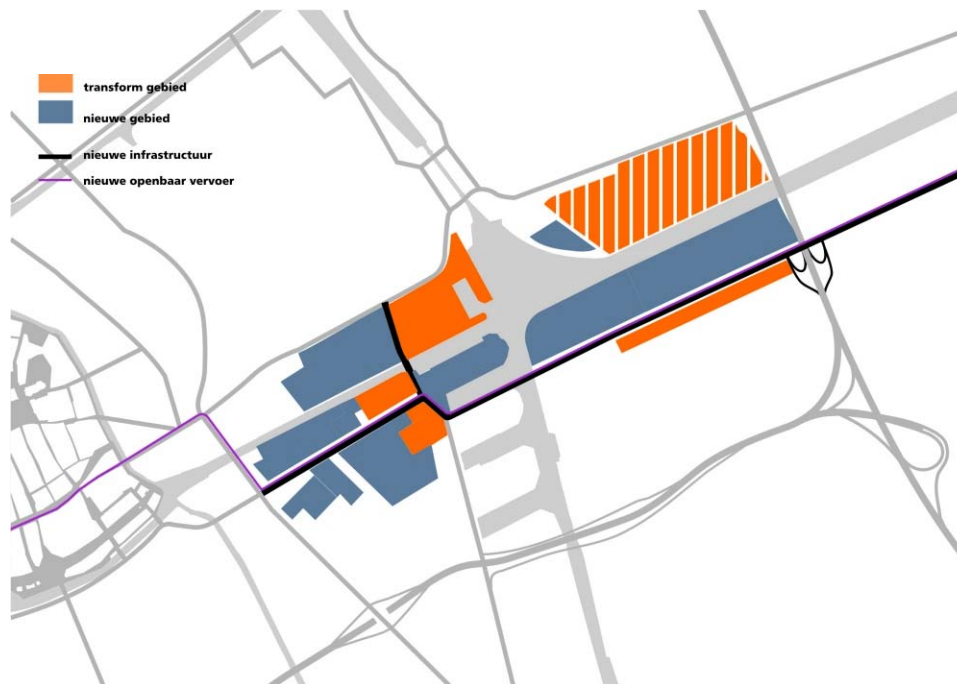


Figuur 8.2: Middellange termijn

Eemskanaalzone Groningen

Op lange termijn kan worden gestart met:

- de aanleg van het hoge gedeelte van de Sontbrug;
- de realisatie van de gewenste eindprofielen van de infrastructuur;
- de aanleg van voorzieningen voor de lightrail Kolibri;
- de fasegewijze aanleg van Eemskanaal Noordzijde II;
- de omzetting van de locatie Bereden Politie in een plein met voorzieningen en woningen. Bovendien wordt dan de fiets- en wandelbrug aangelegd die beide locaties met elkaar verbindt;
- de eventuele ontwikkeling van de Brandweerlocatie;
- woningbouw op de Containerterminal-locatie;
- verdere ontwikkeling van de woonschepenhaven;
- andere invullingen van het slibdepot (indien er niet voor woningbouw wordt gekozen);
- de eventueel ontwikkeling van de Arriva-locatie.



Figuur 8.3: Lange termijn

