

# Masterplan het plan

september 2005

Meerstad Groningen



## Opdrachtgevers:

### Publieke partijen:



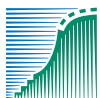
Gemeente Groningen



Gemeente Slochteren



Provincie Groningen



Ministerie van Landbouw,  
Natuurbeheer en Visserij



Dienst Landelijk Gebied



Waterschap Hunze en Aa's

### Marktpartijen:

Grondbank Meerstad Groningen  
waarin partijen participeren:



AM Grondbedrijf BV



Koop Holding b.v.



Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling B.V.



BPF Bouwinvest B.V.

# Masterplan het plan

september 2005

Haarlem / Groningen, september 2005

*Opstellers:*

Bureau Alle Hosper - landschapsarchitectuur en stedenbouw  
KCAP - Kees Christiaanse Architects & Planners

*Website:*

<http://www.meerstad-groningen.com>



|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <b>Inleiding</b>   | <b>5</b>  | <b>4 Facetten</b>   | <b>29</b> |
| <b>1 Ambitie, opgave en visie</b>                        | <b>9</b>  | 4.1 Water   | <b>31</b> |
| 1.1 Ambitie  | 10        | 4.1.1 Ruimtelijke aspecten van het water                          | <b>31</b> |
| 1.2 Opgave   | 10        | 4.1.1.1 Ruimtelijke aspecten van het water                        | 31        |
| 1.3 Visie  | 11        | 4.1.1.2 Contrastrijke oevers                                      | 31        |
| 1.3.1 Transformatie van het landschap                    | 11        | 4.1.2 Gebruik van het water                                       | <b>33</b> |
| 1.3.2 Nieuwe vorm van stad                               | 11        | 4.1.2.1 Gebruik van het meer                                      | 33        |
| 1.3.3 Meerstad is een pluriform leefgebied               | 11        | 4.1.2.2 Gebruik van de geïsoleerde plassen                        | 33        |
| 1.3.4 Een herkenbaar imago                               | 11        | 4.1.2.3 Watervverbindingen in Meerstad en met de regio            | 33        |
| <b>2 Masterplan</b>                                      | <b>13</b> | 4.1.2.4 Watervoorzieningen  | 33        |
| 2.1 Masterplankaart                                      | 15        | 4.1.3 Watersysteem  | <b>34</b> |
| 2.2 Oppervlaktes en aantallen in het Masterplan          | 17        | 4.1.3.1 Watersysteem in hoofdlijnen                               | 34        |
| 2.2.1 Ruimtegebruik in het Masterplan                    | 17        | 4.1.3.2 Uitgangspunten van het watersysteem                       | 35        |
| 2.2.2 Woningaantallen binnen het ruimtegebruik           | 17        | 4.1.3.3 Noodwaterberging  | 35        |
| 2.3 Fasering   | 19        | <b>4.2 Natuur en gebruiksgroen</b>                                | <b>37</b> |
| 2.4 Meerstad in de regio                                 | 21        | 4.2.1 Natuur (EHS en GIOS-natuur)                                 | <b>39</b> |
| 2.4.1 Omvang en kwalitatieve impuls van Meerstad         | 21        | 4.2.1.1 De opgaven  | 39        |
| 2.4.2 Schakel in de blauwe en groene regionale netwerken | 21        | 4.2.1.2 Ligging, vorm en grootte van de nieuwe natuur in Meerstad | 41        |
| <b>3 Principewerking van het Masterplan</b>              | <b>23</b> | 4.2.1.3 Recreatief medegebruik natuur                             | 41        |
| 3.1 Meer- en watteraamwerk                               | 24        | 4.2.2 Gebruiksgroen (GIOS)  | <b>41</b> |
| 3.2 Groene raamwerk                                      | 25        | <b>4.3 Landbouw</b>   | <b>43</b> |
| 3.3 Infrastructureel raamwerk                            | 25        | 4.4 Infrastructuur  | <b>45</b> |
| 3.4 Pluriforme suburbane ontwikkeling                    | 26        | 4.4.1 Totaal infrastructureel raamwerk                            | <b>45</b> |
| 3.5 Stedenbouwkundige krachten en identiteiten           | 26        | 4.4.2 Autoverkeer   | <b>45</b> |
| 3.6 Diversiteit in gebruik                               | 27        | 4.4.2.1 Aansluitingen hoofdwegenstructuur                         | 45        |
|  |           | 4.4.2.2 Bestaande en nieuwe autoroutes in Meerstad                | 45        |
|  |           | 4.4.3 Hoogwaardig openbaar vervoer                                | <b>47</b> |
|  |           | 4.4.3.1 Bus   | 47        |
|  |           | 4.4.3.2 HOV (tram)  | 47        |

# Inhoudsopgave

|  |           |  |           |
|--|-----------|--|-----------|
| 4.4.4 Fietsverbindingen  | 47        | 5.2.6 Het eiland   | 65        |
| 4.4.4.1 Superfietsroutes   | 47        | 5.2.7 Natuurlijke karakter van de oeverzone Hamweg                             | 66        |
| 4.4.4.2 Beschrijving van de superfietsroutes   | 47        | 5.2.8 Het haventje bij Lageland  | 67        |
| 4.4.4.3 Afstanden superfietsroutes   | 47        | 5.2.9 Waterrijke wereld ten noorden van het Slochterdiep                       | 69        |
| 4.5 Woonbuurten  | 49        | 5.3 Linten   | 71        |
| 4.5.1 Verschil in dichtheid  | 49        | 5.3.1 Aan de linten  | 71        |
| 4.5.2 Invloed van omgeving op de woontypologie                                       | 49        | 5.3.2 Tussen de Linten   | 73        |
| 4.5.3 Uiteenliggende buurten   | 49        | 5.4 Euvelgunnezone   | 74        |
| 4.5.4 Oppervlaktes en aantallen  | 49        | 5.4.1 Dynamische woonbuurt aan de entreeroute                                  | 75        |
| 4.5.5 Ruimte voor flexibiliteit in een situatie van veranderende vraag               | 49        | 5.4.2 Woonbuurten en representatieve bedrijven aan het Middelberterpark        | 77        |
| 4.6 Werken, bedrijvigheid en voorzieningen   | 50        | 5.4.3 De Olgerweg en bedrijvenclusters aan de A7                               | 78        |
| 4.6.1 Vijf werktypologieën   | 50        | 5.5 Verbindingsplan Eemskanaalzone   | 81        |
| 4.6.2 Voorzieningen  | 50        | 5.5.1 Tussen Meerstad en stad  | 81        |
| 4.6.2.1 Publieke en commerciële voorzieningen  | 50        | 5.5.1.1 Positie van de Eemskanaalzone  | 81        |
| 4.6.2.2 Ruimtelijke positionering voorzieningen                                      | 50        | 5.5.1.2 Potentie voor een dynamische suburb                                    | 81        |
| 4.6.3 Oppervlakte en verdeling   | 51        | 5.5.1.3 Het programma van Meerstad aan de route van de Eemskanaalzone          | 81        |
| 4.6.4 Milieucategorie  | 51        | 5.5.2 Voorinvesteringen in de route en randvoorwaarden voor nieuwe vestigingen | 81        |
| 4.7 Duurzaamheid   | 52        | A5.6 Omgeving Harkstede  | 82        |
| 4.7.1 Kiem   | 52        | 5.6.1 Oost-Harkstede   | 82        |
| 4.7.2 Verzilveren  | 52        | 5.6.2 Harkstede aan het meer   | 83        |
| <b>5 Ontwikkelingsprincipes van de deelgebieden</b>                                  | <b>53</b> | A5.7 Buitengebied  | 84        |
| 5.1 Verdeling van het plan in deelgebieden   | 54        | 5.7.1 Woonvelden in de ecologische zone langs de Hamweg                        | 85        |
| 5.2 Het meer en omgeving   | 55        | 5.7.2 Landgoedwonen  | 87        |
| 5.2.1 Het meer   | 55        | 5.7.3 Landbouwgebied Woudbloem   | 87        |
| 5.2.2 Het Hart van Meerstad  | 57        | 5.7.4 Natuurlijke Zuidflank  | 87        |
| 5.2.3 De waterrijke buurt ten westen van het Hart van Meerstad                       | 59        | <b>Verklarende woordenlijst</b>  | <b>88</b> |
| 5.2.4 Wonen in de oeverzone van het kleine, intensief recreatieve, deel van het meer | 61        |  |           |
| 5.2.5 Wonen in de oeverzone aan het grote deel van het meer                          | 63        |  |           |





# Inleiding



# Inleiding

## Status van het Masterplan

Het Masterplan Meerstad Groningen geeft de stand van zaken weer in de gedachtevorming rond de gebiedsontwikkeling Meerstad Groningen in september 2005. Het is goed te beseffen dat het Masterplan geen blauwdruk is van hoe Meerstad exact uitgevoerd zal worden. Dat zou ook niet verstandig zijn gezien de lange tijd die nodig is om het totale plan te realiseren. Gerekend moet worden op een realiseringstermijn van ruim 20 jaar, tot 2026. In het plan zit daarom nog bewegingsvrijheid. Zo kan het zijn dat ontwikkelingen op bijvoorbeeld de woningmarkt of bedrijvenmarkt, of overwegingen vanuit de exploitatie in de meest brede zin, noodzaken tot aanpassingen in de gedachte woningdifferentiatie of woningdichtheden, dat nader inzicht op het gebied van groen en milieu leidt tot bijvoorbeeld een bredere benutting van de bandbreedtes van gemiddelde woningdichtheden, of dat praktische belemmeringen op technisch, juridisch of financieel gebied dwingen tot een nadere interpretatie van wat nu wordt voorgestaan in het Masterplan. Het abstractieniveau van het Masterplan is zodanig dat de ruimte hiervoor wordt geboden zodat bij de uitwerking flexibel kan worden omgegaan met nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Dit laat onverlet dat met het Masterplan de hoofdlijnen van de ontwikkeling van Meerstad worden vastgelegd tussen de verschillende partijen die in Meerstad samenwerken. Dit laat eveneens onverlet dat conclusies die in het kader van de inspraak zijn getrokken de condities vormen waarbinnen het Masterplan wordt uitgewerkt.

## Relatie met andere nota's

Dit rapport heeft verband met een aantal andere rapporten.

Zo sluiten de plannen voor Meerstad aan bij het *Provinciaal Omgevingsplan 'Koersen op karakter'* van de provincie Groningen van december 2000, waarin werd gesteld dat voor het gebied ten oosten van de stad Groningen met het oog op grootschalige functiewijziging een Streekplanuitwerking wordt opgesteld, in verband met de (woning)bouwopgave voor de langere termijn. Daarnaast vermeldt de *Regiovisie Groningen-Assen (herziene versie 2003)* dat in het gebied Groningen-Assen nog ruimte moet worden gevonden voor ongeveer 50.000 woningen, waarbij een belangrijk deel van deze woningbouw vooral aan de oostzijde van de stad Groningen - het Meerstadgebied - moet plaatsvinden.

De vastgestelde *Ontwerp Streekplanuitwerking Meerstad (maart 2004)* is globaler in zijn beschrijvingen dan het Masterplan Meerstad, maar legt de uitgangspunten voor Meerstad vast in een juridisch kader.

De op te stellen bestemmingsplannen van Meerstad zullen door de provincie aan deze Streekplanuitwerking worden getoetst.

Ook is er een relatie met het *MER (milieueffectrapport) Meerstad Groningen*. Het MER is parallel aan de totstandkoming van het Masterplan ontwikkeld. Op die wijze heeft de MER-studie bijgedragen aan inzichten die verwerkt zijn in het Masterplan. Bij Meerstad is dus gekozen niet een MER achteraf te maken, maar een MER in een vroeg stadium te doorlopen om milieu-inzichten integraal te kunnen verwerken in het plan. De commissie-MER heeft dit onderkend en waardering uitgesproken voor deze aanpak bij Meerstad Groningen. Een korte beschrijving van het traject dat voor dit MER is gevolgd, vindt u in hoofdstuk 3 van de bijlagen van het Masterplan.

Na vaststelling van het Masterplan Meerstad zal het plan in delen worden uitgewerkt. Dit gebeurt onder andere in *Bestemmingsplannen*. De bestemmingsplannen leggen de verdere ontwikkeling van Meerstad juridisch vast in een meer gedetailleerde vorm dan de Streekplanuitwerking dat doet.



## Leeswijzer

### Twee delen

Het Masterplan bestaat uit twee delen: Het hoofdrapport met het plan en het rapport met de bijlagen met de achtergronden. Het hoofdrapport beschrijft het plan in hoofdlijnen. De kaart wordt toegelicht en er worden sfeerimpressies gegeven om een voorstelling te kunnen maken van hoe Meerstad er uit zou kunnen gaan zien.

### Het hoofdrapport: de planuitleg

Het hoofdrapport is opgebouwd uit een korte samenvatting van de ambitie, de opgave en de ontwerpvisie (1). Vervolgens is het geheel gericht op het plan, dat in verschillende stappen wordt uitgelegd (op totaalniveau, aan de hand van de principes, per facet en tenslotte per gebied).

In het hoofdstuk 2 wordt het totaal van het Masterplan behandeld. In dit hoofdstuk zijn de Masterplankaart en de legenda opgenomen. Verder komen hier aan bod de oppervlaktes, de fasering en de Masterplankaart in de regiokaart.

Hoofdstuk 3 bevat de tweede stap in de uitleg van het Masterplan: de principewerking. In zes principes wordt de basis van het plan weergegeven.

Hoofdstuk 4 is uitgebreider en bevat een beschrijving per facet. Elk functioneel onderdeel van het Masterplan wordt met een kaart en tekst verduidelijkt.

Als slot van de uitleg van het plan worden in hoofdstuk 5 'Ontwikkelingsprincipes van de deelgebieden' verbeeld en beschreven. In vijf paragrafen worden de even zovele grote landschapstypen besproken en verbeeld, en daarbinnen de te ontwikkelen deelgebieden.

### De achtergronden

Het rapport met bijlagen ondersteunt het hoofdrapport met achtergrondinformatie, samenvattingen van voorbereidend materiaal op alle onderdelen, technische onderzoeken en verwijzingen naar samenhangende procedures.

Het rapport Bijlagen begint met de opgave in hoofdstuk 1, waarin de intentieovereenkomst van maart 2001, de hoofddoelstellingen en plangrenzen en het planproces aan de orde komen.

In hoofdstuk 2 wordt de analyse van de locatie gegeven zoals die in 2001 is gedaan, aangevuld met updates uit 2002 en 2003. Daarnaast wordt het programma geïnventariseerd. Materiaal uit het Voorlopig Programma-document van februari 2002 vormt hiervoor de basis, met aanvullingen en wijzigingen uit de periode later in 2002.

Hoofdstuk 3 beschrijft de ondersteunende rol van de Milieueffectrapportage bij het ontwerpproces van het Masterplan en geeft een samenvatting van het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief.

Hoofdstuk 4 bevat een kaart en een korte samenvatting van de streekplanuitwerking in Ontwerp, die op basis van en parallel aan het Masterplan is opgesteld. Kaartbeeld en tekst van beide documenten zijn op elkaar afgestemd.

Tot slot beschrijft hoofdstuk 5 de financiële haalbaarheid van het Masterplan.

Haarlem, september 2005,  
Bureau Alle Hesper / KCAP





# 1 Ambitie, opgave en visie

## 1.1 Ambitie

Ten oosten van de stad Groningen, waar het vlakke land zich nu nog tot de einder uitstrekt, verrijst in de nabije toekomst Meerstad Groningen. Daar gaan we met elkaar iets heel bijzonders van maken. Meerstad Groningen is onbetwist een uitgelezen kans om de rest van Nederland te laten zien dat we de koploper zijn in stads- en landschapsontwikkeling. Het is ons antwoord op de toekomstige vraag naar wijken waar mensen kunnen wonen, werken en recreëren. In Meerstad Groningen combineren we de geneugten van het wonen in de stad met de voordelen van 'buiten wonen'. Hier kunnen toekomstige woningzoekers het huis van hun dromen vinden. We bouwen er op termijn 10.000 woningen: grote huizen op grote kavels in een uniek landschap. Met een prachtig meer in het hart van het gebied waar iedereen uit stad en ommeland van kan genieten. Naast het water zal in groengebieden geïnvesteerd worden. Het oppervlak groen dat in Meerstad gerealiseerd zal worden zal net zo groot zijn als het oppervlak dat voor wonen en bedrijventerreinen gebruikt zal worden. Ook kwalitatief zal sprake zijn van een sterk samenhangende ontwikkeling van dit zogeheten Groen/Blauw en Rood. Deze samenhang vormt het unieke van Meerstad en wordt zichtbaar in een nieuw type stad en een nieuw type landschap. De bedrijventerreinen worden zo ingericht dat er een aantrekkelijke verbinding ontstaat tussen de buiten- en de binnenstad. En met alle voorzieningen die voor het dagelijkse leven nodig zijn dicht bij huis, en 'de grote stad' - en alles wat daarbij hoort - om de hoek. In Meerstad Groningen realiseren we een nieuwe wereld, waar het nieuwe wonen gestalte krijgt.

## 1.2 Opgave

De opgave voor het gebied is een toekomstgerichte ontwikkeling tot een gezond en voor alle gebruikers optimaal leefgebied. Er is bij de start van Meerstad in maart 2001 een intentieovereenkomst getekend door de samenwerkende overheidspartijen: het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, de Dienst Landelijk Gebied, de Provincie Groningen, de gemeente Groningen, de gemeente Slochteren, het waterschap Hunze en Aa's.

Daaropvolgend is in maart 2002 een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen bovengenoemde overheidspartijen en de marktpartijen. Deze zijn vertegenwoordigd in twee groepen. Ten eerste de Grondbank Meerstad Groningen CV, waarin vertegenwoordigd zijn AM grondbedrijf BV, Koop Holding b.v., Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling B.V. en BPF Bouwinvest B.V. en ten tweede de Twentse combinatie bestaande uit Rotij Projecten B.V., Timmerhuis Projecten B.V., Groothuis Woningbouw B.V. en Plegt-Vos Bouwgroep.

### 1.2.1 Vijf hoofdpunten

In de intentieovereenkomst zijn vijf hoofdpunten benoemd die in de samenwerkingsovereenkomst overgenomen zijn. Deze vijf doelstellingen zijn:

- 1 De bouw van op termijn 8.000 woningen in het middensegment en het hogere segment (deze doelstelling is bijgesteld naar 10.000 woningen);
- 2 De aanleg van een groot meer, gericht op de buffering en berging van water;
- 3 Het creëren van een recreatieve trekker, ondermeer in de vorm van het genoemde meer;
- 4 De ontwikkeling van een robuuste verbindingzone ter versterking van de ecologische (hoofd)structuur van stad en regio; en daarmee;
- 5 De aanleg van een nieuw, kwalitatief hoogwaardig landschap van substantiële omvang (GIOS°).

### 1.2.2 Plangrenzen

Meerstad wordt ontwikkeld aan de oostkant van de stad Groningen. Bij de start van het proces voor het Masterplan zijn een plangebied en een voorlopig exploitatiegebied onderscheiden. De grens van het exploitatiegebied was een administratieve grens die in maart 2001 door de Stuurgroep is vastgesteld. Deze administratieve grens diende als houvast voor een eerste financiële verkenning, voorafgaand aan het Masterplan (de basisexploitatie). Het huidige Masterplan Meerstad Groningen komt tot stand binnen de grenzen van het plangebied. Het huidige exploitatiegebied is ontstaan als gevolg van de positionering van de onderdelen van het Masterplan in het plangebied. Het plangebied wordt begrensd door het Eemskanaal, de beide schiereilanden rond de Deense Haven, de A7, het in ontwikkeling zijnde natuurgebied Midden-Groningen en door de lijn Schaaphok - Luddeweer - Eemskanaal.



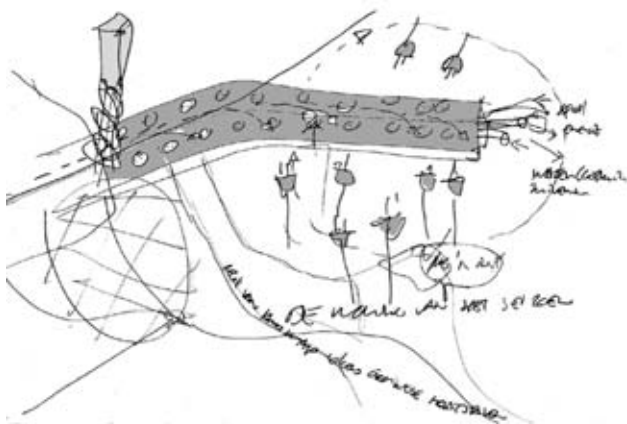
*Meerstad is geen uitbreidingswijk van Groningen*

## 1.3 Visie

Om tot een Masterplan te komen voor een gebied zo groot als Meerstad en met een betekenis voor stad en regio is een sterke visie op de ontwikkeling en het ontwerp nodig. De keuzes die gemaakt worden kunnen niet de optelsom zijn van de enorme hoeveelheid informatie die is verzameld. De keuzes moeten beargumenteerd worden met de informatie over alle verschillende programma's, maar worden gemaakt op basis van de visie op de opgave en op het gebied. De onderlegger daarvoor is de ambitie een toekomstgerichte ontwikkeling in gang te zetten. Dit loopt als een rode draad door het plan. De ontwikkeling van het Masterplan is dus gebaseerd op beleid en inhoud, op de samenhang van functies en maatschappelijk rendement.

### 1.3.1 Transformatie van het landschap

Wat we willen bereiken is een stapsgewijze transformatie van het huidige, overwegend agrarische, landschap tot een gezond functionerend, multifunctioneel landschap. Daarbij zullen de kenmerken van bodem en landschap, in samenhang met het ontwerp van een nieuw water- en ecosysteem, sturend zijn voor het karakter, de kwaliteit en de kwantiteit van woon-, werk- en recreatiegebieden.



Conceptuele schets van de 'Stekkerdoos'

### 1.3.2 Nieuwe vorm van stad

Naast de ontwerpvisie op de ontwikkeling van een nieuw landschap, speelt zeer sterk mee dat het gebied van Meerstad grenst aan de stad Groningen. De aanhechting van het gebied met de stad speelt een nadrukkelijke rol in het ontwerp. Vanuit de ontwerpvisie spreken we bij deze aanhechting over een "stekkerdoos". Een aanhechting aan de stad van een nieuw landschap, waarbij die aanhechting een nieuwe vorm van stad zal genereren in dit landschap. Het gaat daarbij om een opbouw vanuit bestaande en nieuwe stedelijke en landschappelijke elementen waarbij de ontwikkeling vanuit de natuurlijke kern van het gebied, dus vanuit het meer, centraal staat. In tegenstelling tot een methodiek waarin geleidelijk vanuit de bestaande stad wordt doorgebouwd, kunnen op deze wijze direct de kwaliteiten van de nieuwe leef- en woonmilieus benut en ervaren worden. Op termijn ontstaat van daaruit een natuurlijke symbiose en aanhechting op het bestaande stedelijk en landschappelijk weefsel. Daarbij dient een tijdige goede verbinding met de stad Groningen uiteraard gewaarborgd te blijven: een sociaal veilige route en kwalitatief goede entree is voor Meerstad essentieel. Zo ontstaat een nieuwe vorm van stad, die ontspannen en recreatief geaard is. Het denken over zo'n nieuwe stad is niet gericht op een eindbeeld, maar is gericht op flexibiliteit en ontwikkeling in de toekomst.

### 1.3.3 Meerstad is een pluriform leefgebied

Meerstad wordt geen woonwijk maar een pluriform leefgebied waarin gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Zoals hiervoor beschreven is, zorgen de bestaande ondergrond en de landschapsbouw voor een basis - het landschap van Meerstad - waarin de overige functies een plek kunnen vinden. Deze functies krijgen op verschillende locaties verschillende verschijningsvormen. Het principe van deze wisselwerking is in het naaststaande

schema weergegeven: diversiteit in het landschapstype genereert verschillende vormen van gebruik, bebouwing, intensiteit en dichtheid. De diversiteit van landschappen en sferen wordt geoptimaliseerd door een contrastrijke gebiedsvulling, een contrastrijke beleving van het landschap voor bewoner en bezoeker en door contrastrijke functionele deelgebieden.

### 1.3.4 Een herkenbaar imago

Centraal Meerstad is een geheel van diversiteit aan functies, ruimtes en vormen. Centraal Meerstad knoopt Meerstad aan stad, regio, recreatie, dorp, snelweg en woonbuurten. Het centrale deel van Meerstad is geen centrum in de traditionele zin, omdat het geen absoluut midden vormt. Dit Hart van Meerstad is wel een plek waar de recreatieve functies gebundeld zijn, waar verbindingen bij elkaar komen en waar de dichtheid het hoogst is. Centraal Meerstad bundelt de functies die belangrijk zijn voor het imago van het gebied (recreatieve functies als jachthavens, sluizen, roeibaan, het strand en campings) op een plek waar enkele verbindende lijnen kruisen en landschappelijke verschillen bij elkaar komen. Niet als absoluut midden, maar als plek die straks door bezoekers, bewoners en passanten als Meerstad wordt gezien omdat daar de kenmerken bij elkaar te ervaren zijn; het centrale imago.

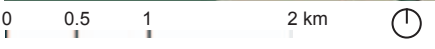


Schema van een pluriform landschap



# 2 Masterplan









































Masterplankartaal



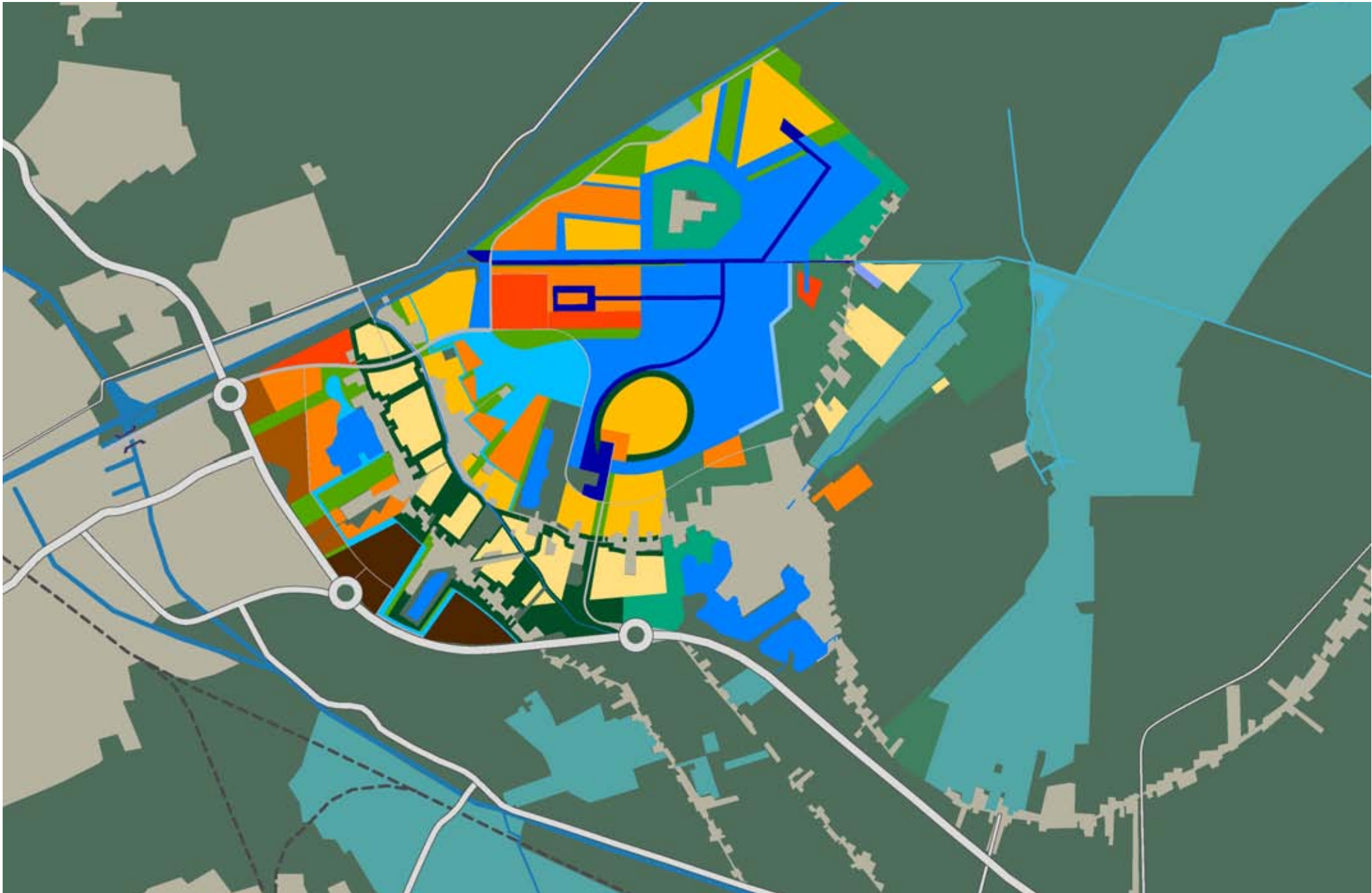


|   |                                    |  |   |
|---|------------------------------------|--|---|
|     | landschappelijk wonen in het bos   |    | nieuwe natuur   |
|    | landschappelijk wonen in de natuur |   | nieuwe ecologische verbinding (droge natuur)                |
|    | ruim wonen bij het water           |   | nieuwe ecologische natuur (natte natuur) en waterverbinding |
|    | ruim wonen in de kwelzone          |   | bosrijk gebied  |
|    | wonen bij het water                |   | bestaande landbouw  |
|    | wonen bij het dorp                 |   | bestaande natuur  |
|    | compact wonen bij voorzieningen    |   | bestaand gebied binnen het Masterplan                       |
|    | compact wonen bij het water        |   | bestaand gebied buiten het Masterplan                       |
|    | compact wonen bij de boulevard     |   | parken en recreatiegebieden                                 |
|    | landgoedwonen                      |   | ondiep water / natte natuur                                 |
|    | bestaande bebouwing                |   | meren en plassen  |
|    | bedrijven / wonen op slibdepot     |   | kanalen en vaarten  |
|    | wonen op slibdepot                 |   | representatieve bedrijven in het park                       |
|    | nieuwe brug                        |   | kleinschalige bedrijvigheid                                 |
|    | sluis                              |   | bedrijven   |
|   | hoofdontsluiting                   |  | ijsbaan   |
|  | afslag snelweg                     |  |   |
|  | bestemmingsverkeer                 |  |   |
|  | tram                               |  |   |
|  | fiets                              |  |   |

## 2.1 Masterplankaart

De kaart van het Masterplan is geen blauwdruk. Het plan geeft de hoofdlijnen van de ontwikkelingen in de komende decennia aan. Ook de plankaart en de daarop aangeduide functies en begrenzingen, moeten dus zodanig worden begrepen dat daarbinnen ruimte aanwezig is om bij de uitwerking flexibel te kunnen omgaan met nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Daarbij blijft uiteraard gelden dat voor een dergelijke uitwerking de resultaten van de inspraak randvoorwaarden vormen. De legenda biedt houvast om de verschillende ingrepen die de kaart voorstelt, te onderscheiden.

Zonder de legenda bestudeerd te hebben, is al duidelijk dat de hoofdlijn van Meerstad bestaat uit een groot meer, grote groengebieden, groengebieden die zich verweven met bebouwde gebieden en diverse bebouwde gebieden die zich mengen met het water of groen of gericht zijn op de verbindingen met wegen en de stad. De legenda geeft nuances binnen die grote lijnen. Hoewel de exacte aanduiding of plaats van eenheden niet in het Masterplan kan worden vastgelegd, geven de nuances wel een koers aan. Deze koers, in termen van de bepaling van zaken als bestemmingen, functies, begrenzingen en fasering, zal in de loop der jaren bij de uitwerking per deelgebied vaste vorm krijgen in bestemmings- en realisatieplannen. De Masterplankaart is de handleiding bij de nieuwe ontwikkelingen in het gebied tussen de oostzijde van de stad Groningen en het ommeland van Slochteren.



Ruimtegebruik

|   |   |
|---|---|
|   | vaargeul                                |
|  | diep water                              |
|  | minder diep water                       |
|  | plas/dras                               |
|  | bosrijk gebied (GIOS)                   |
|  | parken en recreatiegebieden (GIOS)      |
|  | GIOS natuur                             |
|  | nieuwe natuur                           |
|  | bestaande natuur                        |
|  | ijsbaan                                 |
|  | wonen - hogere dichtheden               |
|  | wonen - gemiddelde dichtheden           |
|  | wonen - lagere dichtheden               |
|  | wonen - zeer lage dichtheden            |
|  | hoogwaardige bedrijven                  |
|  | bedrijven / kleinschalige bedrijvigheid |
|  | infrastructuur                          |
|  | bestaand gebied                         |

## 2.2 Oppervlaktes en aantallen in het Masterplan

### 2.2.1 Ruimtegebruik in het Masterplan

Het Masterplan heeft als basis voor het ruimtegebruik een oppervlaktekaart. De oppervlaktes van het ruimtegebruik per functie zijn hieronder in de tabel weergegeven.

Wanneer het Ruimtegebruik voor groen en natuur (5. GIOS°, 6. GIOS°-natuur en 7. EHS) wordt opgeteld is dat met 829 hectare net zo groot als de optelsom van het oppervlakte voor 1. Woningbouw en voorzieningen (exclusief het grootschalig water van 20 ha dat gemengd wordt met de woningbouw) en voor 2. Bedrijventerreinen. In het Masterplan is sprake van een verhouding van 1 staat tot 1 voor de rode en de groene functies.

#### Grondgebruik Meerstad totaal

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| 1. Woningbouw en voorzieningen<br>(waarvan 20 ha grootschalig water) | 714 hectare                 |
| 2. Bedrijven   | 135 hectare                 |
| 3. Hoofdinfrastructuur en kunstwerken                                | 31 hectare                  |
| 4. Water <sup>1)</sup>   | 598 hectare                 |
| 5. Voorzieningen sportvelden   | 27 hectare                  |
| 6. GIOS°   | 350 hectare                 |
| 7. GIOS°-natuur <sup>2)</sup>  | 130 hectare                 |
| 8. EHS° <sup>1)</sup>  | 349 hectare                 |
| Totaal   | 2.324 hectare <sup>3)</sup> |

1) Er is gerekend met 10 hectare plas/dras-dubbelgebruik (dit is zowel water als EHS°).

2) Hiervan is vier hectare taakstellend voor ontsnippering.

3) Dit is na aftrek van het dubbelgebruik.

### 2.2.2 Woningaantallen binnen het ruimtegebruik

Behalve oppervlaktes worden in het programma van het Masterplan soms ook aantallen gehanteerd. Dat is bijvoorbeeld het geval bij wonen. Uitgaande van een oppervlakte van 714 hectare kunnen er ongeveer 10.000 woningen worden gerealiseerd. Daarbij is gerekend met de aanname dat de woningdichtheden voor de vier verschillende dichtheden gemiddeld respectievelijk 27, 15, 9 en 6 woningen per hectare zijn.

De genoemde dichtheidsgetallen zijn nodig om een berekening te kunnen maken, maar zullen niet als harde, vaststaande getallen worden gehanteerd bij het realiseren van de deelgebieden. Bij het bepalen van de kwaliteit van de woonbuurten in Meerstad wordt gerekend met relatieve dichtheden. Dit is een manier om de woningaantallen te verdelen, waarbij de verschillen tussen de deelgebieden belangrijker zijn dan de exacte aantallen. Zo wordt er in het Hart van Meerstad gesproken over 'een suburbaan woonklimaat met ruimte voor verdichtingen en functiemenging' en in Hamwegzone over 'een veel lagere dichtheid van wonen temidden van de natuur'.

In het Masterplan wordt niet per deelgebied de exacte hoeveelheid woningen vastgesteld - in totaal kunnen het er op hetzelfde oppervlak ook minder zijn dan de berekende 10.000. De verhouding van de dichtheden tussen de deelgebieden en de voorgeschreven landschappelijke kwaliteit en identiteit staan centraal. Op deze manier is gewaarborgd dat de kwantiteit van het programma past bij de beoogde kwaliteit voor elk deelgebied en het plan in zijn geheel.

Zie voor een verdere toelichting over het wonen de paragraaf 'Woonbuurten' in het hoofdstuk 'Facetten'.



## 2.3 Fasering

Meerstad bestaat voor een groot deel uit water en groen. De aanleg van het meer en van natuur- en recreatiegebieden leidt tot een nieuw landschap; het landschap dat herkend kan worden als Meerstad. Om dit landschap te vormen, is na de aanleg tijd nodig om beplanting te laten groeien en de nieuwe ingrepen 'tot rust' te laten komen. Voorinvesteren in de landschappelijke ingrepen is hierbij van groot belang. In elke fase worden eerst het water en de natuur gerealiseerd. Daarna wordt de infrastructuur, dus de wegen, aangelegd. Woningbouw is meestal de laatste stap.

Bij de fasering van het Masterplan vormt het principe van voorinvestering de grondslag. Door zand te winnen voor de toekomstige bebouwingslocaties, ontstaat het eerste water in het gebied. Vervolgens is er een herhalend ritme van groenaanleg, water maken en eventueel het realiseren van een woonbuurt.

Centraal in de ontwikkelingsstrategie van Meerstad staat dat de kenmerkende kern van het plan als eerste wordt gerealiseerd: met de aanleg van het meer en de aangrenzende stedelijke en landschappelijke ontwikkelingsgebieden wordt direct de ambitie en identiteit van Meerstad zichtbaar gemaakt. Als ontwikkelingsprincipe geldt daarbij dat eerst een voorinvestering plaats vindt in groen en blauw, zodat vervolgens alle woonmilieus aan het water en het groen, in een optimale diversiteit, in samenhang met deze rijk gedifferentieerde landschappelijke milieus gerealiseerd kunnen worden. Van meet af aan kunnen de kwaliteiten van Meerstad dus benut en beleefd worden.

Op hoofdlijnen betekent dit het volgende voor de fasering. De uitvoering van het plan begint met de zandwinning in de zuidoost hoek van het toekomstige meer. Dit start in 2005/2006. Daarmee is een logische eerste stap gezet van waaruit de aangrenzende gebieden worden ontwikkeld: als eerste

worden de rest van het Meer, het aangrenzende GIOS, de EHS en de woongebieden ten zuiden van het Slochterdiep (en ten noordoosten van de Borgsloot) gerealiseerd.

Aansluitend, na 2012, kan het volgende deelgebied worden ontwikkeld: ofwel in het gebied noordelijk van het Slochterdiep, ofwel in zuidwestelijke richting, in het gebied rond de linten en in de Euvelgunnezone. Ook deelontwikkelingen in beide gebieden zijn denkbaar.

Een adequate verbinding met de stad Groningen, sociaal veilig en van goede kwaliteit, blijft daarbij steeds gewaarborgd. Ook zal waar mogelijk vooruitlopend op een deelgebiedontwikkeling van 'rood', in andere delen van het plangebied al een voorinvestering in GIOS plaats kunnen vinden. Rond 2026 zal Meerstad zijn afgerond.

Na vaststelling van het Masterplan wordt gestart met de verdere - gedetailleerdere - (deelplan)uitwerking. Daarin bepalen onder andere technische randvoorwaarden, de bereikbaarheid, de kosten en de marktvraag hoe binnen de hierboven genoemde fases de deelgebieden precies worden onderverdeeld. Het principe van voorinvestering in het landschap is hierbij steeds uitgangspunt.





Meerstad in de regio



## 2.4 Meerstad in de regio

### 2.4.1 Omvang en kwalitatieve impuls van Meerstad

Alleen al door de omvang van het plangebied heeft Meerstad in de regio een belangrijke positie. Met een plangebied van zo'n 3.500 hectare is Meerstad qua omvang vergelijkbaar met de bestaande stad Groningen. Ook op een kaart van de gehele provincie met delen van aanliggende provincies Friesland en Drenthe heeft Meerstad een zichtbare impact.

Het landschap rond de stad Groningen zal zich aan de oostkant ontwikkelen tot een nieuwe, ontspannen woonkwaliteit in een waterrijke omgeving. Een dergelijke kwaliteit valt om verschillende redenen aan de andere zijden van de stad niet te realiseren. Zo is de noordzijde een open zoekleigebied (de Koningslaagte en het Reitdiepdal) met grootschalige agrarische functies. De westzijde kent nieuwe ecologische gebieden zoals de Peizermaden. En de zuidzijde biedt oude ontginningsstructuren op het zand van de Hondsrug met bebouwing, bebossing en wegen van Assen naar Haren.

Naast de impact die de omvang veroorzaakt, geeft Meerstad de regio ook een kwalitatieve impuls door zijn ligging. Meerstad ligt pal tegen de zuidoostzijde van de stad - daar waar in de bestaande situatie sprake is van een 'tussen'-landschap. De stad heeft er bijvoorbeeld zijn bedrijventerreinen, die geen verband met het landschap hebben. De landschappelijke kwaliteiten uit de regio van Slochteren zijn hun verband met de stad verloren. Door nu grote landschappelijke investeringen te doen in water en groen is er voor de stad een nieuwe aanleiding om zich te richten op dit landschap aan haar oostzijde. De stad vindt er nieuwe suburbane kwaliteiten die direct verbonden zijn met het regionale voorzieningenniveau van de binnenstad. Andersom is er - meer dan in de bestaande situatie - door die nieuwe water- en groenstructuren ook de mogelijkheid om

meer nadruk, gebruik en betekenis te geven aan de oude culturele patronen van de regio richting Slochteren. Met een nieuwe invulling en een nieuw gebruik van de linten in het gebied krijgen bestaande waarden (zoals de routes door het landschap en de beslotenheid door de bewoning) meer betekenis voor de regio. Ook de grootschaligheid en uitgestrektheid van het landschap richting de oostelijke regio wordt door de ligging van de open water- en groenvlaktes in Meerstad geduid met een nieuwe invulling en gebruik.

### 2.4.2 Schakel in de blauwe en groene regionale netwerken

Op de kaart van de regio is goed te zien hoe Meerstad een schakel vormt tussen de natuurgebieden van Midden-Groningen (in het oosten) en de natuur rond en boven het Zuidlaardermeer. Door een nieuw areaal aan natuur in het plangebied te creëren (dat grenst aan het nieuwe meer en de bestaande gebieden als het Rijpma en Midden-Groningen), is de schakel die Meerstad vormt er een met een eigen waarde. Nieuwe natuur die een kwaliteit toevoegt aan de reeds bestaande gebieden.

Het meer van Meerstad neemt een positie in temidden van het Zuidlaardermeer, het Paterwoldsemeer en het Schildmeer. Binnen het plan is het water voor het recreatieve vaarverkeer verbonden met het Eemskanaal en het Slochterdiep. Voor de toekomst geeft deze ontwikkeling een impuls om verdere recreatieve vaarroutes te realiseren. Bovendien heeft het 'blauw' van Meerstad voor de regio een belangrijke functie als één van de noodbergingsbuffers.







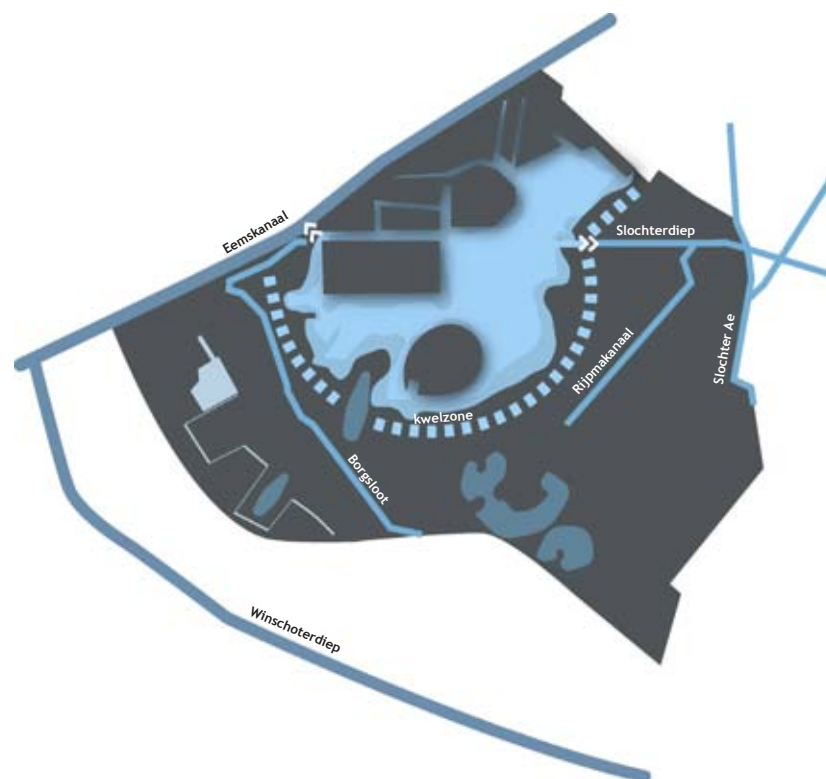
# 3 Principewerking van het Masterplan

Het Masterplan wordt voornamelijk weergegeven door één plankaart. Deze kaart is echter gelaagd en geeft een samenhangend beeld. Om alle aspecten te begrijpen, worden er drie methodes gehanteerd om de kaart en de informatie te ontrafelen. De eerste gaat in op de principes, de tweede op de facetten en de derde op de delen van het plan. De principes worden hiernaast behandeld. Zij zijn als het ware het DNA van het plan. Op deze pagina's wordt de principewerking van het Masterplan in de kern beschreven. De werking bestaat uit zes principes. Tezamen optimaliseren die de ontwikkelingskansen voor zowel milieu, mens en economie op de lange en korte termijn.

### 3.1 Meer- en waterraamwerk

In Meerstad gaan natuur- en landschapsontwikkeling voor in de bouwopgaven van de stad en de regio. Belangrijkste onderdeel van de landschappelijke versterking is de aanleg van een groot meer. Met een grootte van ongeveer 600 hectare is het meer vergelijkbaar met het Zuidlaardermeer. Het meer zorgt voor een uniek, waterrijk landschap waarin gewoond en gerecreëerd kan worden. Een meer dat niet alleen hoort bij de stad Groningen, maar een rol vervult voor de hele regio. Het meer is door zijn grootte en diverse vormen geschikt voor vele watersporten. Het meer is verbonden met het Eemskanaal, het Slochterdiep en het Schildmeer. In tijden van extreme wateroverlast

kan het meer ook gebruikt worden als noodberging. Als landschappelijke drager van Meerstad is het meer een belangrijk onderdeel van het totale blauwgroene raamwerk en het te ontwikkelen landschap.



## 3.2 Groene raamwerk

Naast de aanleg van een groot meer wordt een belangrijk onderdeel van de landschappelijke versterking gevormd door de aanleg van nieuwe groen- en natuurgebieden. Groot-schalige, onderling goed verbonden groengebieden vormen kader en rugdekking voor de woongebieden. Tevens vormen de recreatieterreinen, bossen en natuurgebieden groene verbindingen tussen de stad en het landelijk gebied. In Meerstad is ruim 800 hectare groen gepland.

Het vele groen in Meerstad zorgt voor verbindingen met andere waardevolle natuurgebieden. Belangrijke natuurgebieden en nieuwe natuur die via Meerstad met

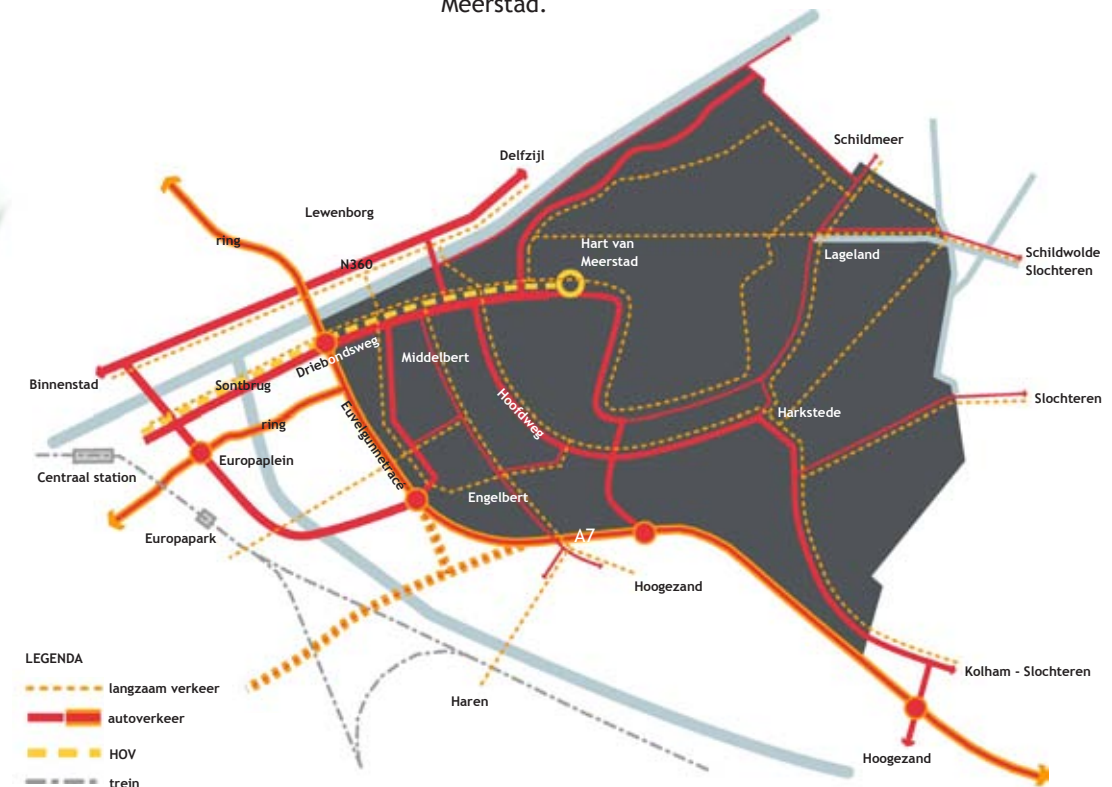
elkaar verbonden worden, zijn het Zuidlaardermeer, het Gorecht, het Westerbroek, het Foxholstermeer, de Borgmeren, het natuurontwikkelingsgebied Midden-Groningen en het Schildmeer.

Het meer en de groene gebieden vormen samen een blauwgroen raamwerk, dat als basis fungeert voor de positionering van de infrastructuur, het wonen, het werken en het recreëren in Meerstad.



## 3.3 Infrastructurele raamwerk

De hoofdontsluiting van Meerstad takt aan op de aansluitingen Driebondsweg (Euvelgunnetracé) en nabij Harkstede op de A7. Het intensiever bebouwde westelijke deel van Meerstad wordt ontsloten via de Driebondsweg. De verbinding via de Driebondsweg en de Sontbrug naar de binnenstad is voor alle soorten vervoer geschikt. Naast een goede autoverbinding worden goede fietspaden in de vorm van een superfietsnetwerk en OV-voorzieningen in de vorm van een tram aangelegd. Een tweede aansluiting voor het westelijke deel van Meerstad wordt gevormd door de aansluiting van Engelbert. De aansluiting nabij Harkstede ontsluit het oostelijk gedeelte van Meerstad en is de recreatieve en regionaal georiënteerde toegang tot Meerstad.



### 3.4 Pluriforme suburbane ontwikkeling

Het meer en de groengebieden bepalen het karakter van de verschillende gebieden in het landschap van Meerstad. Deze gebieden bieden ruimte voor het suburbane karakter van Meerstad. Bepalend voor deze woongebieden zijn de rust, de ruimte en het groen van het blauwgroene raamwerk. Op termijn nestelen zich in dit raamwerk vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen op ruime kavels. De woonbuurten krijgen een eigen karakter door de specifieke plek in het landschap.

Het meer heeft sterk verschillende kanten: zacht bebouwde oevers, hard bebouwde oevers, recreatieve oevers en natuurgebieden als oevers.

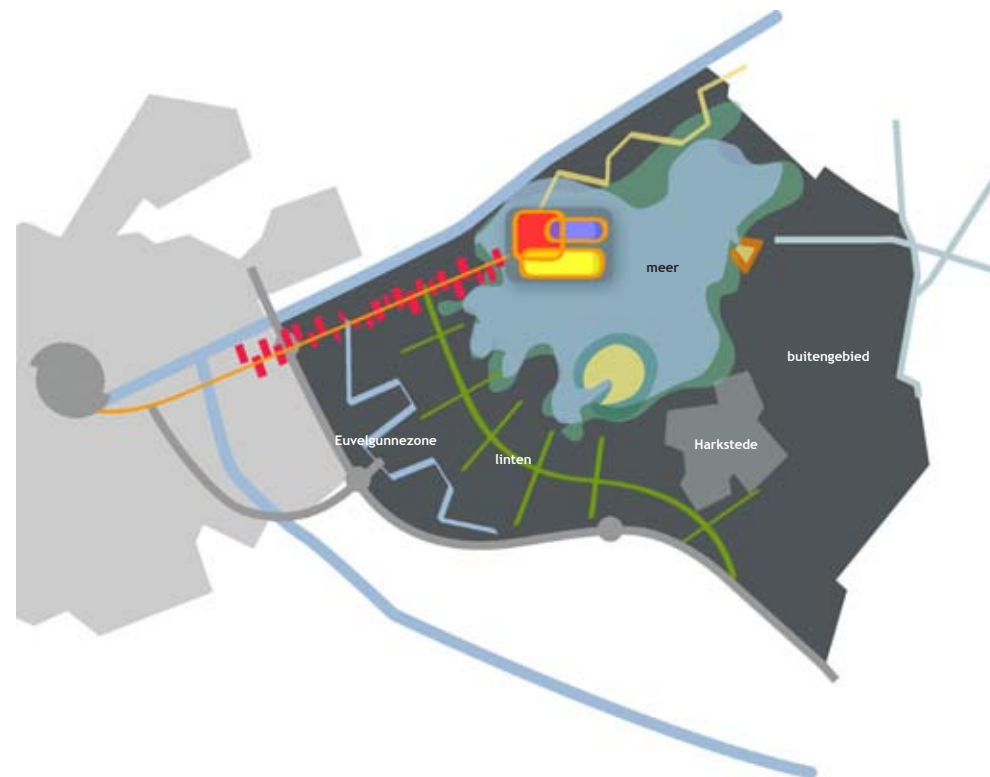
### 3.5 Stedenbouwkundige krachten en identiteiten

De stedenbouwkundige identiteit van Meerstad komt tot uiting in een bijzondere waterstad.

Het hart van de waterstad bestaat uit een boulevard, strand, jachthaven, een roeibaan, winkels en overige recreatieve voorzieningen. Tussen het 'Hart' en de binnenstad van Groningen komt een herkenbare en sociaal-veilige route. Deze krachtige verbinding biedt als ontwikkelingsas ruimte om in de loop van de tijd geïntensiveerd te worden. Een

besloten eiland in het meer tegenover Harkstede geeft een eigen Meerstad-identiteit aan het begrip subuurbaan wonen. De diversiteit van Meerstad wordt opgerekt met een karakteristiek havendorpje aan de oostkant van het meer.

Deze uitgesproken, stedenbouwkundige identiteiten lenen zich voor bijzondere woonvormen en woonsferen.



## 3.6 Diversiteit in gebruik

Door het gevarieerde programma in Meerstad te mengen met de verschillende landschapstypen, ontstaat een diversiteit aan gebruiksmogelijkheden. Het water van het meer speelt hierbij een centrale rol, waarbij de groenstructuur rond het meer de mate van recreatie, ecologische waarden of woongebruik bepaalt. Nieuwe natuurgebieden, parken, bossen en het buitengebied verrijken het scala.

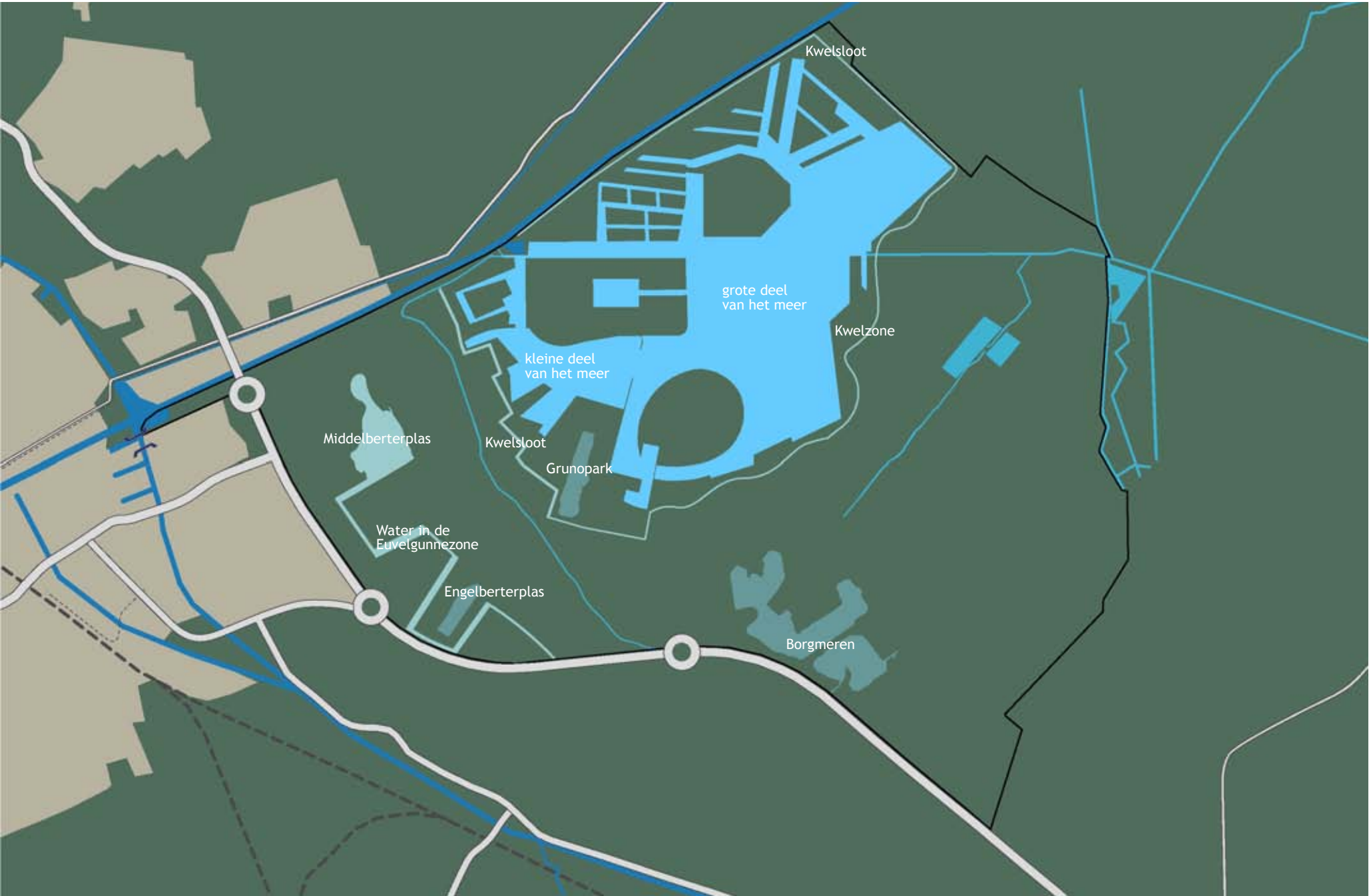
27





# 4 Facetten





Ruimtelijke aspecten van het water







## 4.1 Water

### 4.1.1 Ruimtelijke aspecten van het water

#### 4.1.1.1 Ruimtelijke aspecten

##### Het meer

Het meer is geleed in twee delen. Aan de westzijde bevindt zich een klein deel voor recreatieve doeleinden met een recreatiestrand en woningbouw rondom. Een groter deel oriënteert zich zuidwest-noordoost, waarmee een lange watermaat en beleving van de openheid wordt gecreëerd. Tevens zorgt de grotere watermaat aan de oostzijde voor duidelijk uit elkaar liggende woonbuurten met sterk onderscheidende karakters. Door de geleiding en ligging maakt het meer ruimtelijk onderscheid mogelijk in het plangebied.

##### De kwelsloot en kwelzone

Rond het meer wordt omwille van een goed stuurbaar watersysteem gekozen voor een zone met een kwelsloot. Aan de westelijke zijde is de kwelsloot omgeven door woonbuurten; aan de oostzijde is de kwelsloot veel meer een sturende structuur voor een brede groene natuurlijke zone langs het meer. Aan de noordzijde is geen bredere kwelzone, maar wel een kwelsloot geprojecteerd. Alle 'eilanden' zijn opgehoogd en mogelijke kwel wordt opgevangen in de kwelsloot van het Eemskanaal.

##### Bestaande plassen

Er worden geen rechtstreekse verbindingen gelegd tussen het meer en de bestaande kleinere plassen in het plangebied (Middelberterplas, Natuurbad Engelberterplas, Grunopark-strand en de Borgmeren). De waterpeilen van deze plassen worden zo veel mogelijk gehandhaafd. De bestaande en nieuwe waterstructuur ten zuidwesten van het meer zal zoveel mogelijk worden geïntegreerd tot een nieuw watersysteem voor dit gebied. Bestaande natuurlijke oeverkwaliteiten zullen hierbij worden ingepast.

##### De Euvelgunnezone

De centrale afwatering in de Euvelgunnezone dient als ruimtelijke structuurdrager. Deze afwatering vormt de verbinding tussen de Middelberterplas en de rest van de zone. Het water zorgt soms voor het samenbinden van omliggende functies die bij elkaar horen (zoals bedrijvenclusters of woonbuurten en park). In andere gevallen heeft het water een andere maat, en fungeert het als buffer tussen een bedrijvencluster en een bestaand woongebied.

#### 4.1.1.2 Oevers

Door verschillende oevers te maken (bijvoorbeeld een bewoonde, een recreatieve en een geheel groene oever), ontstaat er verschil in het gebruik en de beleving ervan. Door de verschillende waterkanten van het meer contrastrijk te laten zijn, worden plekken herkenbaar en ontstaan er aanleidingen om naar de overkant te gaan. Bijkomend voordeel van sterk verschillende oevers is dat het contrast tussen de oevers de visuele afstand over het water vergroot. Bomen en rietoevers maken de afstand qua beleving vaak groter, terwijl woningen en wegen aan de oever de afstand gevoelsmatig juist verkleinen. De contrastrijke oevers van Meerstad komen tot stand door te variëren in de overgang tussen water en land en in de mate van toegankelijkheid (zie inzet facetten hiernaast).

|                    |                                   |
|--------------------|-----------------------------------|
| waterpeil:         | -2,30 m NAP                       |
| waterdiepte:       | van plas-dras tot 2,5 m           |
| lengte/breedte:    | 4,4 km / 2,2 km                   |
| lengte oevers:     | 33 km                             |
| % bebouwde oever:  | 56%                               |
| oppervlakte water: | 598 ha (excl. water woongebieden) |



- natuurlijke oever : geleidelijke overgang water - land
- dijk / talud : duidelijke overgang water - land
- tuinen : verschillend ingerichte overgangen water - land
- strand : land loopt langzaam af tot in het water
- kade : harde rand tussen water en land

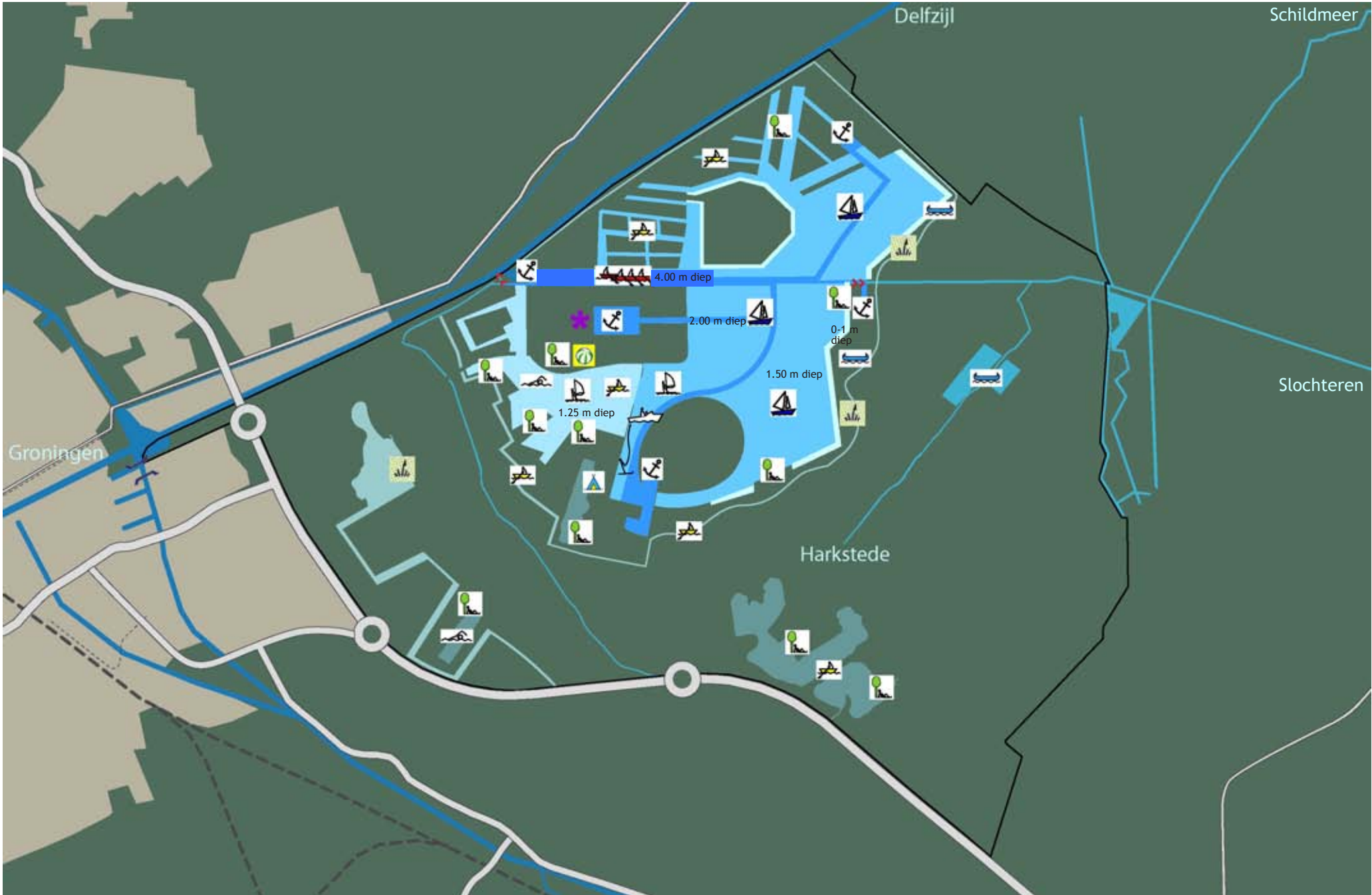
Overgangen water - land



- natuurlijke oever : ontoegankelijk
- openbaar toegankelijk
- tuinen : niet openbaar toegankelijk


Toegankelijkheid oevers





Gebruik van het water



|   |  |
|---|--|
|   | haven                                    |
|  | voorzieningen bij haven                  |
|  | ligweide / recreatieterrein              |
|  | strand                                   |
|  | kijkwater / natuur met evt. vogelkijkhut |
|  | kanoën door natuur                       |
|  | camping / verblijfsrecreatie             |
|  | peddelen                                 |
|  | wedstrijdroeibaan                        |
|  | zwemmen                                  |
|  | surfen                                   |
|  | waterskiën                               |
|  | meer 2.00 m diep                         |
|  | meer 1.50 m diep                         |
|  | meer 1.25 m diep                         |
|  | meer 0 - 1 m diep                        |
|  | kwelsloot / kwelzone                     |
|  | water in Euvelgunnezone                  |
|  | bestaande meren                          |
|  | water dat via sluis aansluit op meer     |
|  | boezem                                   |
|  | noodwaterberging                         |
|  | vaarverbindingen                         |

Groningen

## 4.1.2 Gebruik van het water

### 4.1.2.1 Gebruik van het meer

Door de geleiding van het meer en de diverse ruimtelijke oriënteringen is het goed mogelijk om verschillende vormen van watergebruik naast elkaar te laten bestaan. Intensieve recreatie - zoals het gebruik van het strand en de ligweides, en het varen met kleinere boten - past bij het westelijke, kleinere deel van het meer. Voor actievere vormen van waterrecreatie, zoals windsurfen of waterskiën, is het deel direct ten oosten van de Parkway waarschijnlijk ideaal. Zeilers, de betere surfers en bezitters van motorbootjes zullen het meeste plezier beleven aan het grotere deel van het meer. Ten noorden van het Hart van Meerstad biedt een brede, lange waterinsteek de maat voor een roeibaan. Te gebruiken voor alle vaarverkeer, maar ook geschikt voor roeiwedstrijden. Voor kanoërs zijn diverse routes door de kwelotenen en watergangen in de natuurlijke oevers geschikt. 's Winters biedt het grotere deel van het meer mogelijkheden voor ijszeilers en kunnen langs de randen, tussen de woonbuurten door, schaatstochten worden gehouden.

### 4.1.2.2 Gebruik van de geïsoleerde plassen

Ook de bestaande waterplassen in het gebied dragen bij aan de diversiteit van de waterbeleving en het gebruik. De Middelberterplas heeft natuurlijke oevers met woningen (bestaande en nieuwe) aan de randen. Het Natuurbad Engelbert en het Grunopark-strand hebben een recreatief-verblijfsfunctie. De Borgmeren bestaat uit een deel met woonoevers, een deel met natuurlijke oevers en een deel met bungalowpark en ligweide.

Alle bestaande plassen hebben een veel kleinere omvang dan het meer, liggen geïsoleerder en kennen specifiekere gebruikers. De bestaande plassen liggen met de komst van het nieuwe meer in een waterrijk landschap en kunnen profiteren van hun nieuwe omgeving, die de recreatie stimuleert.

### 4.1.2.3 Waterverbindingen in Meerstad en met de regio

Voor de waterrecreant zijn er twee verbindingen met de regio. De eerste is het bestaande sluisje tussen het Eemskanaal en het Slochterdiep (dat op die plek op het waterpeil van het meer ligt). De tweede verbinding is een nieuw sluisje in het Slochterdiep ter hoogte van de IJzeren klap in Lageland. Deze laatste route voert via het Slochterdiep naar de haven van Slochteren, de Slochter Ae en een route naar het Schildmeer.

### 4.1.2.4 Watervoorzieningen

Hieronder geven we op Masterplan-niveau enkele voorzieningen aan in relatie tot het meer en de waterrecreatie.

- Aan het Eemskanaal is een kleine buitenhaven gedacht.
- Vanaf het Eemskanaal wordt een nieuwe sluis tussen het Eemskanaal en het Slochterdiep aangelegd.
- Er is een centrale jachthaven gepland in het Hart van Meerstad. Verder kunnen er op een aantal plaatsen in woningbouwgebieden en aan diverse oevers kleinere aanlegplaatsen en havens gerealiseerd worden.
- Het Slochterdiep zal bij de aanleg van het meer onderbroken worden. Er wordt een sluisje aangelegd om het peilverschil tussen het meer (-2,30m NAP) en de boezem in het oostelijk deel van het Slochterdiep (-1,12m NAP vanaf de IJzeren klap bij Lageland) te kunnen overbruggen.

Voor vergelijkingen met andere meren watermaten, oevers en gebruiksvormen zie het rapport Bijlagen, paragraaf 2.3.8.



## 4.1.3 Watersysteem

### 4.1.3.1 Watersysteem in hoofdlijnen

Het watersysteem is opgebouwd rond het meer. Om kweldruk van het meer op te vangen en overlast van kweldruk op bestaande woningen en gronden hanteerbaar te maken, fungeert de kwelsloot als sturingsmechanisme. Het relatief schone kwelwater wordt op een lager peil dan het meerpeil opgevangen. Door middel van natuurlijk verval is doorspoeling mogelijk van de aangrenzende groene en natuurgebieden. Deze krijgen lagere waterpeilen dan het meer.

Het meer krijgt een lager peil dan de boezem zodat in tijden van extreme droogte inlaat kan plaatsvinden, om te veel uitzakken van het meerpeil te voorkomen. Naast natuurlijke zuivering moet het ingelaten water ook gedefosfateerd worden om het dicht bij de betere waterkwaliteit van het meer te brengen.

In tijden van extreme regenval fungeert het meer als noodberging. De inlaat voor noodberging zal mogelijk vanaf het Eemskanaal worden gerealiseerd. Bij noodberging is defosfatering niet meer mogelijk. Dat betekent dat in het geval van noodberging de waterkwaliteit van het meer sterk zal afnemen gedurende een bepaalde periode na de wateroverlast.

Slibafvang komt de waterkwaliteit ten goede. In het meer kan slib worden afgevangen door een zandwininput of andere diepte te realiseren. Bij het bepalen van de juiste locatie hiervan moet rekening worden gehouden met de windrichting en de onderstroomrichting.

Veel van de nieuwe woongebieden liggen rond of in het meer en krijgen een drooglegging ten opzichte van het meerpeil. Daardoor zal al dit stedelijke water op het meer worden afgewaterd. Water wordt zo ook een sturend middel in de woonbuurten aan het meer.



- meer 2.00 m diep
- meer 1.50 m diep
- meer 1.25 m diep
- meer 0 - 1 m diep
- kwelsloot / kwelzone
- water in Euvelgunnezone
- bestaande meren
- water dat via sluis aansluit op meer
- boezem
- inlaat noodwaterberging
- sluis

Watersysteem

#### 4.1.3.2 Uitgangspunten van het watersysteem

Voor het watersysteem gelden de volgende uitgangspunten.

- In het voorgestelde ontwerp heeft het meer een peil van NAP - 2,30 m. Het waterpeil kan in de zomer 20 cm uitzakken (NAP -2,50 m), in het voorjaar 10 cm stijgen (NAP -2,20 m) en in tijden van extreem waterbezwaar tot 0,50 m stijgen (NAP -1,80 m).
- Vanuit recreatieoogpunt is een waterdiepte van 1,50 m gewenst. Dat betekent dat de bodem van het meer bij bovengenoemd waterpeil op NAP -3,80 m ligt. De vaardiepte varieert door het jaar heen van 1,60 m (in het voorjaar) tot 1,30 m (aan het einde van de zomer).
- Het meer, de kwelzone en het natuurgebied vormen samen een gesloten watersysteem, waarop mogelijk ook het stedelijk gebied tussen de linten wordt aangesloten. De landbouwgebieden en bestaande stedelijke gebieden (bedrijventerrein Zuidoost) zijn hier niet op aangesloten. Wateroverschotten uit het Meerstadgebied worden afgemalen naar de boezem.
- In een gemiddeld jaar voorziet het watersysteem in zijn eigen waterbehoefte. In drogere jaren is extra aanvoer vanuit de boezem nodig. De wijze waarop zal nader worden uitgewerkt in het waterstructuurplan.
- Het ingelaten boezemwater wordt zoveel mogelijk natuurlijk gezuiverd, alvorens het in het meer wordt ingelaten. Onderzocht dient te worden of aanvullende defosfatering van het inlaatwater tijdens het vullen van het meer noodzakelijk is.
- Een kwelzone / kwelsloot rond het meer beperkt de wegzijging vanuit het meer. De kwelsloot fungeert als een lange aanvoerweg en kan daardoor een kwaliteitsverbetering van het water tot stand brengen, voordat het water op het meer wordt teruggebracht. De kwelsloot kan daarnaast worden gebruikt om water vanuit het meer te circuleren door het stedelijk gebied.
- Sedimentatie in zandwinputten verbetert de waterkwaliteit (maximaal 14 m diep).

- In natte perioden kan het meer worden gebruikt als buffer om de piekafvoer naar de boezem te reduceren.
- In extreem natte perioden kan het meer (met de kwelzone) worden gebruikt als noodberging voor het overschot aan water uit de regio. Bij het gebruik als noodberging moet rekening worden gehouden met een negatief effect op het ecosysteem. De waterkwaliteit in het meer ontwikkelt zich zeer langzaam. De effecten van het inlaten van een grote hoeveelheid nutriëntenrijk water in de vorm van noodberging kan langdurige effecten op de waterkwaliteit en helderheid van het meer hebben. Nader onderzoek moet aantonen of deze effecten zich tot enkeljarige of tot meerjarige perioden beperken.
- Voor de uiteindelijke waterkwaliteit van het meer is een goede initiële kwaliteit van heel groot belang. Bij aanleg en fasering dient het meer zoveel mogelijk gevuld te worden met regenwater en grondwater.

Voor grondwaterstand en kwel-infiltratieflex, afwateringsgebieden zie het rapport Bijlagen paragrafen 2.3.6 en 2.3.7. Voor zandwinning zie paragraaf 2.7.2 in het rapport Bijlagen.

#### 4.1.3.2 Noodwaterberging

De bergingscapaciteit van het meer in perioden van waterafvoer is groot. De precieze capaciteit is afhankelijk van de toegestane waterstandstijging. Door de grote bergingscapaciteit kan de afvoercapaciteit van het meer en de hierop aangesloten gebieden (natuur- en stedelijk gebied) naar de boezem relatief klein zijn. Dit betekent dat de piekbelasting op de boezem in de toekomstige situatie kleiner zal zijn dan in de huidige situatie, zelfs bij een toename van de neerslag ten gevolge van klimaatverandering.

In het kader van het project 'Hoog water: een visie op waterhuishouding in de 21e eeuw' is gezocht naar

maatregelen om wateroverlast in de provincie Groningen te beperken. Meerstad is aangewezen als potentieel noodbergingsgebied. Er moet circa 3,0 miljoen m<sup>3</sup> water kunnen worden geborgen. Dat betekent voor een meer van 600 ha een waterschijf van circa 0,50 m. Het is nog onbekend hoe vaak het noodbergingsgebied moet worden ingezet.

Noodberging heeft ook tot gevolg dat het meer extra wordt belast met fosfaat. Uitgaande van een bovenwaarde van het inlaatwater van 0,39 mg/l, is de extra fosfaatbelasting van het meer 9 mg/m<sup>2</sup>/dag gedurende drie weken. Dit is een fosfaatbelasting die ver boven het omslagpunt van een helder naar een troebel watersysteem ligt. De effecten van deze belasting zullen in ieder geval gedurende de daarop volgende zomer zorgen voor een troebel watersysteem. Punt van aandacht is dat de gevolgen van de extra fosfaatbelasting ernstiger zijn wanneer het systeem nog onvoldoende stabiel is of zich in de overgang van helder naar troebel bevindt. In deze gevallen kan de extra belasting een veel langdurigere impact hebben.

In het te ontwikkelen waterstructuurplan wordt de waterhuishouding van het gebied nader uitgewerkt (inclusief noodwaterberging op het meer).





*Totale groenstructuur*



## 4.2 Natuur en gebruiksgroen

Meerstad kent een uitgebreide groenstructuur. Deze groene structuur bestaat enerzijds uit recreatief en gebruiksgroen, ook wel GIOS<sup>o</sup> genoemd (Groen In en Om de Stad). Anderzijds zijn er nieuwe natuurgebieden, die grotendeels tot de EHS<sup>o</sup> (Ecologische Hoofdstructuur) behoren. GIOS<sup>o</sup>, met recreatieve, parkachtige en kleinschalig ecologische kwaliteiten vormt een aansluitend netwerk met de robuuste ecologische verbindingen en habitatgebieden van de EHS<sup>o</sup>.

37

In het Masterplan is daarom onderscheid gemaakt tussen Ecologische Hoofdstructuur (EHS<sup>o</sup>), GIOS<sup>o</sup>-natuur en GIOS<sup>o</sup> (Groen In en Om de Stad). De EHS<sup>o</sup> is het nationale netwerk van onderling verbonden natuurgebieden. Een deel van het plangebied van Meerstad is eigenstandig nieuw natuurgebied en er zijn ook robuuste verbindingzones die de (nieuwe) natuurgebieden onderling verbinden. GIOS<sup>o</sup>-gebieden zijn groene gebieden die in en om de stad worden aangelegd specifiek voor de bewoners om groen en natuur te beleven. GIOS<sup>o</sup>-natuur wordt op een vergelijkbare wijze aangelegd als de natuurgebieden van de ecologische Hoofdstructuur, maar kan door de oppervlakte of de ligging niet aan de eisen van het nationale natuurnetwerk voldoen. GIOS<sup>o</sup>-natuur is specifiek bedoeld voor natuurbeleving voor de recreatie. In zowel GIOS<sup>o</sup>, als in de EHS<sup>o</sup> ontstaat waardevolle natuur. Door het integrale ontwerp versterken de gebieden elkaar fors en vormt Meerstad een cruciale schakel in het nationale natuurbeleid en biedt unieke mogelijkheden om de natuur in en om de stad van nabij te beleven.

Alle groengebieden tezamen vormen een dragende groene structuur die rugdekking geeft aan de functies van het wonen, werken en recreëren. De groene structuur en het watersysteem, met centraal daarin het meer, maken het landschap van Meerstad en geven sturing aan de ontwikkeling van diverse karakters voor woon- en werkomgeving en aan de recreatieve beleving van het gebied. GIOS<sup>o</sup> en



*Groenstructuur van Meerstad in de regio*

- bestaande natuur
- nieuwe natuur
- GIOS<sup>o</sup> natuur
- natuur bos
- 'open' gebruiksgroen (park, weide)
- bos (GIOS<sup>o</sup>)
- bos binnen woonvlekken





Natuur



EHS° vervullen beide een eigen rol in het functioneren van de groene structuur, maar van een harde scheiding is geen sprake. Er is wel een verschil in intensiteit; zo is er meer recreatie mogelijk in de GIOS°-gebieden dan in de EHS°-gebieden. Verder is de ecologische waarde voor de EHS°-gebieden hoger dan voor de GIOS°-gebieden, al komt overal in de groene structuur recreatie en ecologie voor.

## 4.2.1 Natuur (EHS° en GIOS°)

### 4.2.1.1 De opgaven

Om de gewenste doelen voor natuur in Meerstad (zie Masterplan Bijlagenrapport) te kunnen realiseren, moet een aantal opgaven worden gehaald.

#### *Kwaliteit van het meer*

De meest fundamentele opgave ligt in de realisatie van het meer, dat zo goed mogelijk ecologisch moet functioneren. De daarbij gewenste waterkwaliteit houdt in: voldoende doorzicht en een fosfaatbelasting van maximaal 0,8 mg P/m<sup>2</sup>/d. Om dit te bereiken, zijn randvoorwaarden opgesteld voor inrichting en beheer van het meer. Zo moet de bodem van het meer voor een groot deel (minimaal 75 procent) uit zandbodems bestaan en zodanig worden ingericht dat er voldoende areaal ondiep water met waterplanten ontstaat. Het beheer moet zo worden uitgevoerd dat de ontwikkeling van aquatische levensgemeenschappen daadwerkelijk op gang komt. Verder draagt het peilbeheer van het meer en het watersysteem eromheen bij aan het ontstaan van een natuurlijk en veerkrachtig watersysteem. Dit betekent onder meer dat het peil in het voorjaar iets omhoogkomt en in de zomer weer uitzakt tot circa 20 cm onder het gemiddelde peil.

|   |                  |   |                              |
|---|------------------|---|------------------------------|
|  | bestaande natuur |  | kanoën                       |
|  | nieuwe natuur    |  | camping / verblijfsrecreatie |
|  | Gios natuur      |  | vogel/wildkijkhut, infopunt  |
|  | natuur bos       |  | fietroutes                   |

Met dit uitgangspunt voor de planuitwerking kan een meer van 600 ha (vergelijkbaar met het Zuidlaardermeer) worden gerealiseerd als onderdeel van de Natte As°. Dit gebeurt in samenhang met de overige natuur (bestaand en te ontwikkelen) in het gebied.

#### *Kwaliteit van bestaande watersystemen*

De waterkwaliteit van de bestaande watersystemen in en rond Meerstad is nog onvoldoende. Dit is het gevolg van uitspoeling van voedingsstoffen en bestrijdingsmiddelen uit landbouwgebieden en periodieke overstorten uit rioolssystemen. In het bovenstreams gelegen watersysteem van de Hunze en het Zuidlaardermeer worden maatregelen voorbereid in het kader van de uitwerking van de deelstroomgebiedsvisie Groningen Drenthe-Noord en de implementatie van de Europese kaderrichtlijn water. Verder is het waterschap Hunze en Aa's gericht bezig met het terugdringen van de P-belasting in het effluent van RWZI's en wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van fosfaatvastlegging door zuiveringsmoerassen in het Hunze-gebied. Uiteindelijk leidt dit tot verbetering van de waterkwaliteit in de watersystemen rondom het meer. Bij het vullen van het meer kan defosfatering eventueel een maatregel zijn.

#### *Robuuste verbindingzones*

Het plangebied van Meerstad is gelegen tussen het Strategisch Groenproject (SGP) 'Midden-Groningen' en de grote natuurgebieden rondom het Zuidlaardermeer. Het Rijks- en Provinciaalbeleid is gericht op het ecologisch verbinden van deze gebieden. In het Masterplan wordt hieraan op twee manieren vormgegeven:

Een robuuste verbinding zal worden gecreëerd vanuit het noordoostelijk deel van het gebied langs de oostkant van het meer via het zogenaamde 'grijsgroene knooppunt' samenvallend met de nieuwe afrit van de A7 bij Harkstede. De tweede robuuste verbinding is voorzien aan de zuidoostzijde van het plangebied waar het natuurgebied grenst aan het Natuurgebied Midden-Groningen. Het betreft

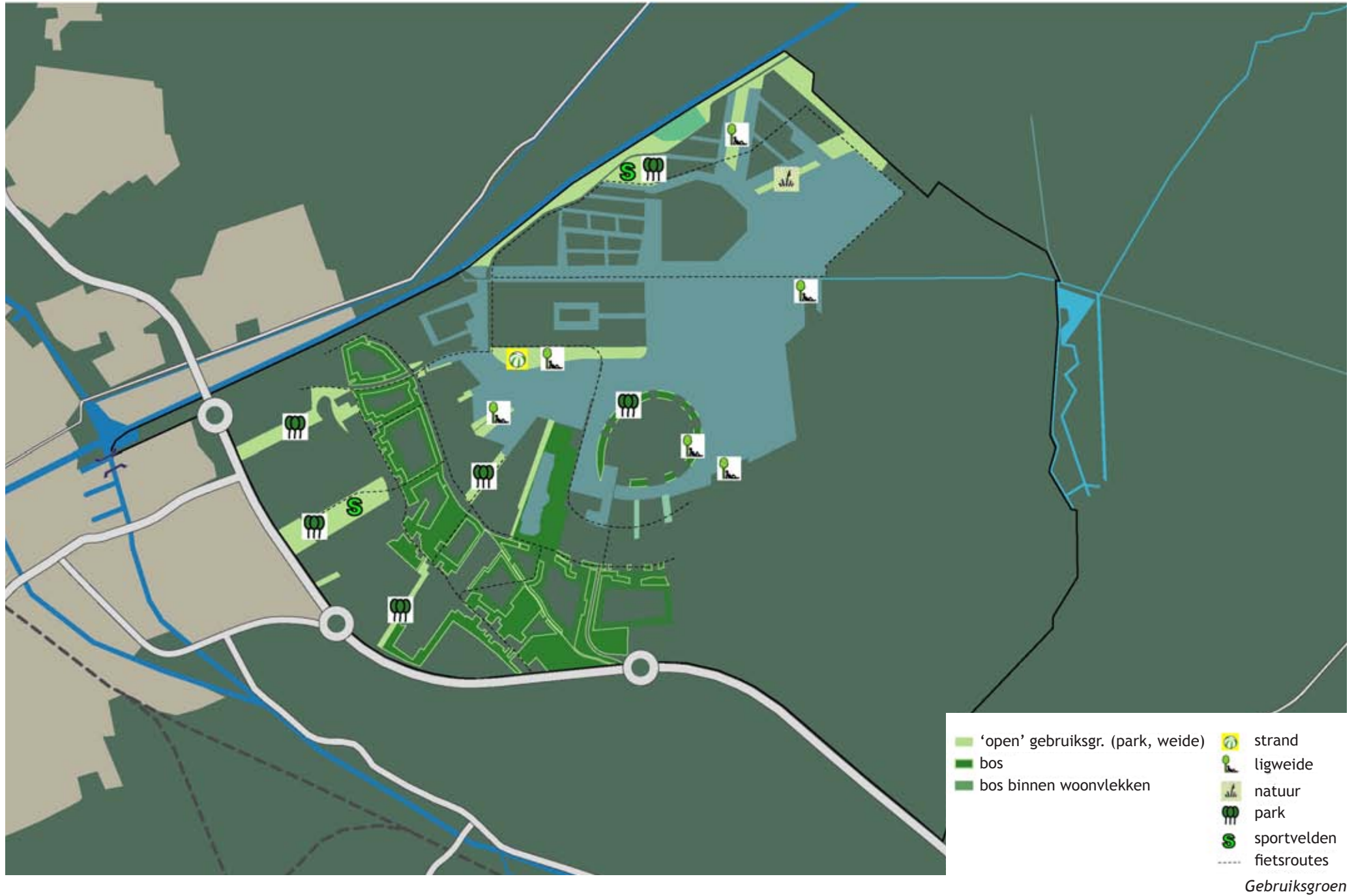
een natte robuuste verbindingzone. De realisatie van deze zone betekent een forse inrichtingsopgave voor het gebied globaal gelegen tussen het Zuidlaardermeergebied en Midden-Groningen, omdat hier grote barrières liggen. Binnen twee jaren zal voor beide verbindingen, met een oppervlak van circa 500 hectare, een integraal inrichtingsplan worden opgesteld. Een en ander betekent globaal een verdeling van 330 ha binnen het plangebied en 170 hectare buiten het plangebied. Het resultaat is een volwaardige, ecologisch goed functionerende verbindingzone.

Voor de inpassing van de verbindingzone in het landbouwgebied kunnen diverse landinrichtingsinstrumenten worden benut, variërend van bijvoorbeeld kavelruil tot herinrichting conform de landinrichtingswet. De kosten van de uit de inrichting van de verbindingzone voortvloeiende aanpassingen in het landbouwgebied komen voor rekening van de rijksoverheid.

In het noordelijk deel van het plangebied zal circa 56 ha natuurgebied verdwijnen als gevolg van de aanleg van het meer. De compensatie van dit verlies wordt in principe geregeld in het integrale inrichtingsplan dat voor de robuuste verbinding Midden-Groningen - Zuidlaardermeer wordt opgesteld. In zijn algemeenheid geldt, dat financiële middelen, die gegenereerd worden binnen het exploitatiegebied buiten het plangebied ingezet kunnen worden voor realisatie van de bovengenoemde verbindingzones.

#### *Verbinding tussen het meer en Midden Groningen langs Rijkpma*

De locatiekeuze voor woningbouw en landgoedwonen aan de oostzijde van het plangebied is gebaseerd op het blauwgroene raamwerk. De nieuwe natuur heeft een nat tot vochtig karakter evenals de natuurgebieden in en rond het zuidlaardermeer en Midden-Groningen. Tussen de woonbuurten is op deze locatie voldoende ruimte vrijgehouden om brede oeverstroken op een natuurlijke wijze te kunnen ontwikkelen en om moeraszones van 200



tot 300 meter als robuuste verbindingen tussen meer, oevers en de natuurgebieden Rijpma en Midden-Groningen te kunnen realiseren.

#### *Verbinding tussen meeroever en Zuidlaardermeer*

Om de meeroever te kunnen verbinden met de GIOS°-natuur ten noordwesten van Harkstede, de Borgmeren en - aan de andere kant van de A7 - het Zuidlaardermeergebied, moeten enkele knelpunten worden opgelost. Een van de knelpunten betreft de bestaande bebouwing langs de Hoofdweg in Harkstede. Hier is onvoldoende ruimte om een robuuste verbinding aan te leggen van de beoogde kwaliteit. In het budget voor verwerving zijn middelen gereserveerd om dit knelpunt op te lossen. Er wordt een verbinding gerealiseerd langs de Borgmeren en de boszone tussen de linten, naar het Groengrijze knooppunt. Dit gebied is aangegeven als GIOS natuur. Om als ecologische verbinding te functioneren, zal dit gebied bestaan uit een mozaïek van vochtige bossen, open water, rietzones en bloemrijke natte graslanden.

#### **4.2.1.2 Ligging, vorm en grootte van de nieuwe natuur in Meerstad**

*Ecologische verbinding met nieuwe habitats langs het meer*  
Langs de zuid- en oostoever van het meer van Meerstad wordt een robuuste verbinding gerealiseerd tussen de fijnmazigere natuur van de GIOS°-gebieden en de nieuwe natuur van de Ecologische Hoofdstructuur.

Er ontstaat hier een nieuw ecologisch areaal, dankzij de aaneengesloten maat van het gebied en dankzij de natte overgangen van meer naar oever, de kwelzone en de nat-droge delen die via het Rijpma gebied in verbinding staan met natuurgebied Midden-Groningen. Via de GIOS°-natuur door de linten en het grijsgroene knooppunt over de A7 is een ecologische verbinding met Westerbroek mogelijk.

#### *Robuuste verbinding van Midden-Groningen naar Zuidlaardermeer*

Het natte deel van de robuuste verbinding is voorzien in het zuidoosten van het plangebied, aansluitend op Midden-

Groningen. Om voldoende speelruimte te hebben om deze verbinding door te trekken naar het gebied ten zuiden van het lint en de A7 wordt in de zuidoosthoek de ruimte geboden om 40 ha nieuwe natuur te ontwikkelen. Tussen het lint en de A7 is ruimte voor ca 10 ha nieuwe natuur.

Meerstad voorziet op deze wijze in de realisatie van functionele natuurverbindingen, zowel tussen de verschillende natuurgebieden binnen Meerstad als met natuurgebieden daarbuiten, zoals het Zuidlaardermeergebied en Westerbroek. Met deze verbindingen wordt tegelijkertijd de diversiteit in natuurlijke habitats vergroot.

#### **4.2.1.3 Recreatief medegebruik natuur**

De hoofdfunctie van de ecologische gebieden en verbindingen is logischerwijs natuur en ecologie. Recreatief medegebruik is echter goed mogelijk. De toegankelijkheid van de natuurgebieden kan worden ingedeeld in zoneringen: openbaar, beperkt toegankelijk en niet-toegankelijk. Deze zonering kan gedurende de seizoenen verschuiven en wellicht met de ontwikkeling van de natuurgebieden in de loop van de jaren veranderen. Door of langs de gebieden kunnen routes komen voor fietsers, wandelaars en kanoërs. Plekken voor vogelhutten of een natuurcamping kunnen in de uitwerking van de natuurgebieden worden meegenomen als onderdeel van de inrichting.

#### **4.2.2 Gebruiksgroen (GIOS°)**

De groene structuur in Meerstad bestaat uit een fijnmazig netwerk van GIOS°-groen, aantakkend op de aanwezige groenstructuren aan de oostzijde van de stad. De verbindingen van het GIOS° zijn gemiddeld circa 100m breed, maar nergens smaller dan 50m en omvat enkele grote kernen, sommige groter dan 50 ha. De groenstructuur van Meerstad volgt de bestaande waardevolle landschappelijke structuur van de linten (Hoofdweg en Middelbert-Engelbert). De GIOS°-structuur verandert van invulling en karakter naar gelang de bestaande landschappelijke situatie

en de aanwezige potenties. Er wordt een samenhangend inrichtingsplan voor de beoogde natuur en groenwaarden voor het GIOS° gemaakt. Daarbij wordt overwogen natuurthema's met verschillende accenten uit te werken. Dat betekent ook samenhang met kleinschalig groen in bijvoorbeeld wegbermen. Restgrond wordt alleen gebruikt indien het de beoogde doelen versterkt en niet verstoort.

#### *Parkachtige groenstructuren*

In het gebied van de Euvelgunnezone, dicht bij de stad, worden GIOS°-gebieden parkachtig ingericht met afwisselend open en dichterbeplante delen. In aantakking op de stedelijke groenstructuren ligt een aantal GIOS°-gebieden in het hart van Meerstad (onder andere het strand, de ligweide en de oevers). Gebieden met GIOS° en GIOS°-natuur in het noordoostelijk deel van Meerstad (zoals de oevers, de natte bosmilieu en de open grasweides) verbinden de stedelijke groenstructuur met het open buitengebied van het noordoosten.

#### *Bosrijke milieus*

De groenstructuur die de linten volgt, wordt een bosrijk milieu. Hiermee wordt verduurzaming van bestaande beplanting en uitbreiding van het beplante gebied beoogd. Deze bosrijke GIOS°-structuur gaat dicht bij de westelijke grens van Harkstede over in een overwegend natuurlijk milieu.

#### *Overgang van parkachtig bosmilieu naar natuurgebied*

De GIOS°-structuur tussen de linten sluit via een GIOS°-natuurzone aan op het nieuwe EHS°-gebied langs de zuid- en oostoever van het grote deel van het meer. De GIOS°-natuur die tussen de linten tegen de Borgmeren aan ligt, vormt de verbinding tussen de EHS° aan de oevers van Meerstad en het natuurgebied bij Westerbroek. Op de grens van het plangebied van Meerstad komt het GIOS°-natuurgebied uit op een 'groengrijs' knooppunt over de snelweg A7 heen, om een overwegend droge natuurverbinding met Westerbroek te kunnen realiseren.



### *GIOS°-gebieden versterken EHS*

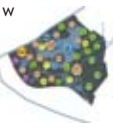
Een deel van het GIOS° sluit direct aan op de EHS°. Een harde grens tussen beide is er niet. Daar waar de overgang van de fijnmazige groenstructuur naar de grootschalige natte natuur gemaakt wordt, neemt het GIOS° een natuurlijk karakter aan.

### *'Droge' recreatieve structuur*

Het fijnmazige netwerk van het GIOS°-groen biedt bij uitstek de mogelijkheid om mooie routes door het landschap te maken voor fietsers, wandelaars en ruiters. De karakters in de groene gebieden zijn afwisselend: er zijn onder meer parken, boom- en grasweides, bosrijk milieu, ruigere weides en kleinschalige ecologische gebieden en natte oeverzones. Door de onderlinge verbondenheid ontstaat in Meerstad - naast de kenmerkende natte recreatie op en rond het meer - ook een uitgebreide 'droge' recreatieve structuur.

### *Sportvoorzieningen*

Meerstad staat natuurlijk voor recreatie. De waterrecreatie op en rond het meer en de recreatie in het groene buitengebied met aantrekkelijke routes door het grote gebied, zijn de basis van het plan. Maar naast de recreatieve functies die aan het landschap gekoppeld zijn, is er ook een aantal sportvoorzieningen in de vorm van velden voor clubs en verenigingen en dergelijke. Bestaande sportvoorzieningen, zoals bij Harkstede aan de Hamweg en bij Engelbert, blijven gehandhaafd. Sportcomplexen vallen niet onder de definitie van GIOS°, maar laten zich goed landschappelijk inpassen in het GIOS°.



### 4.3 Landbouw

In het plangebied van Meerstad wordt op de meest kansrijke locatie een gebied gereserveerd voor toekomstgerichte landbouw. Binnen Meerstad wordt één aaneengesloten landbouwgebied gehandhaafd. Het gaat om een gebied van bijna 550 ha tussen het Rijpmagebied, Woudbloem, Midden-Groningen, de A7, Scharmer en Harkstede. Hierin liggen de intensieve melkveehouderijen die hebben aangegeven nu en in de toekomst door te willen gaan met hun bedrijfsvoering. Door de grootschaligheid van de bedrijven is het landbouwgebied ruim en open van karakter. De bestaande landbouwwegen nodigen recreanten uit om het aantrekkelijke landschap per fiets te doorkruisen. Het modern-agrarisch landschap is een variant binnen het grote aanbod aan landschappen dat in het Meerstadgebied zal ontstaan.

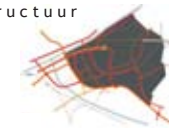
De randeffecten van de omliggende natuur en woningbouwuitbreiding bij Harkstede-oost worden zoveel als mogelijk binnen de nieuwe functies opgelost. De waterhuishouding in en om het landbouwgebied wordt zodanig ingericht dat de kans op negatieve wisselwerking tussen natuur- en landbouwgebieden minimaal wordt.



Landbouw



Totaal infrastructuureel raamwerk



## 4.4 Infrastructuur

### 4.4.1 Totaal infrastructuureel raamwerk




Het infrastructuurele raamwerk omvat drie aansluitingen op het regionale/nationale wegennet voor de auto. Twee aansluitingen leiden als hoofdroute Meerstad in, waarvan één route tevens de hoofdverbinding met de stad Groningen vormt. Over deze route worden alle typen verkeer gebundeld. Het is ook een van de belangrijkste superfietsroutes. Doordat deze route een rechtstreekse verbinding met de stad vormt, wordt dit tracé ook gebruikt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV<sup>o</sup>); een tram tussen de binnenstad en het Hart van Meerstad.

Binnen het plangebied is de bestaande Hoofdweg een belangrijke structuur voor de auto, de fiets en de (eventueel uit te breiden) bus. Het bestaande lint van Middelbert en Engelbert wordt niet gebruikt voor doorgaand autoverkeer, maar voor bestemmingsverkeer en fietsers. Voor autoverkeer is er een belangrijke verbinding van de aansluiting aan de A7 naar het Hart van Meerstad over de Parkway. Voor de fietser is er naast de verbindingen met de stad ook een route rond het meer en zijn er diverse verbindingen richting Slochteren.

### 4.4.2 Autoverkeer

#### 4.4.2.1 Aansluitingen hoofdwegenstructuur

Voor het autoverkeer worden er drie aansluitpunten op de hoofdwegenstructuur rond Groningen voorgesteld. Twee takken aan op het Euvelgunnetracé, de derde op de A7. De drie aansluitingen hebben verschillende functies voor Meerstad en hebben hun eigen verkeersdrukbelasting.

-  hoogwaardig openbaar vervoer : tram
-  weg
-  superfietsroute

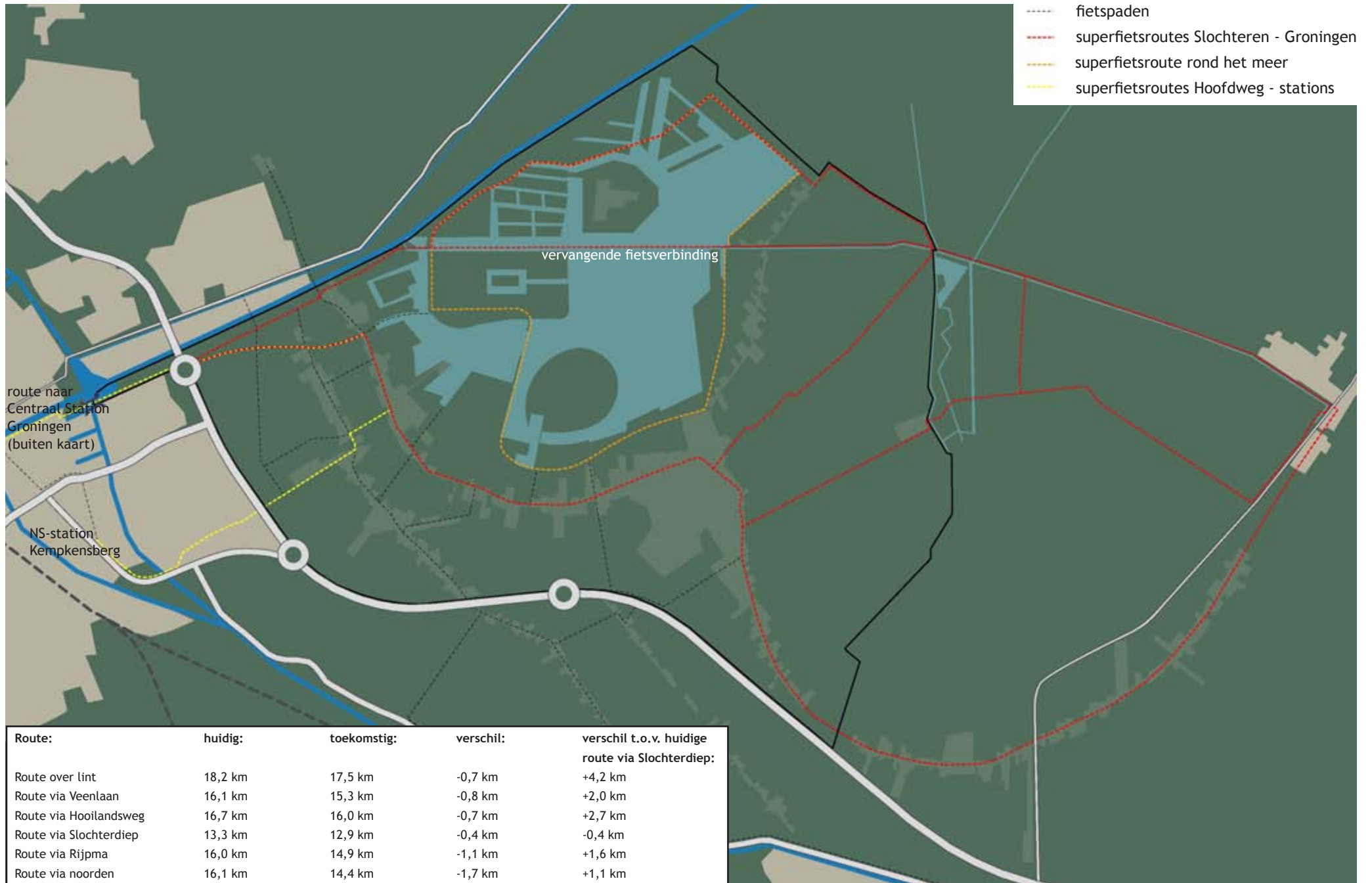
- Bij Driebond sluit het Euvelgunnetracé - de oostelijke ringweg van Groningen - aan op de hoofdtracéroute. Deze verbindt Meerstad met het centrum van Groningen, via de nieuwe Sontbrug. Deze aansluiting wordt het zwaarst belast.
- Bij Engelbert komt een aansluiting op het Euvelgunnetracé, voor het verkeer uit Middelbert, Engelbert en de Euvelgunnezone. Daarmee hebben beide lintdorpen en de nieuwe woon- en werkgebieden in de Euvelgunnezone een directe aansluiting op het hoofdwegennet aan de oostzijde van de stad Groningen.
- De derde aansluiting ligt aan de A7 ten zuidwesten van Harkstede en vormt een directe verbinding met de snelweg voor de gebieden rondom het lint van de Hoofdweg en Harkstede. Deze derde aansluiting gaat over in een doorgaande 'Parkway' richting het Hart van Meerstad. Daardoor wordt deze route in verbinding gesteld met de meer oostelijk liggende en landelijk georiënteerde gebieden van Meerstad. Deze aansluiting op de A7 vervult een belangrijke aanvullende rol ten opzichte van de eerste twee aansluitingen, doordat zo de recreatieve trekkers van een toegang worden voorzien buiten de basisaansluitingen voor de woongebieden en de verbinding met de stad. Deze toegang kan piekbelastingen in de verkeersdruk opvangen. Deze aansluiting heeft dus vooral een regionale, recreatieve betekenis. Deze verkeersaansluiting wordt gecombineerd met een kruispunt voor de groene verbinding van Meerstad naar Westerbroek.

#### 4.4.2.2 Bestaande en nieuwe autoroutes in Meerstad

Het hoofdwegenstelsel in Meerstad bestaat naast de toeleidende wegen van en naar de aansluitingen op de Ring, het Euvelgunnetracé en de A7, uit een aantal bestaande autoroutes.

- Het lint Engelbert-Middelbert wordt geen doorgaande autoroute meer, maar een bestemmingsverkeersroute (30 km) tussen de dorpen, met een ontsluiting via de Olgerweg. Deze staat via de centrale noord-zuidroute door de Euvelgunnezone in verbinding met de toeleidende wegen naar de aansluitingspunten.
- De Hoofdweg blijft een autoverkeersroute, maar het karakter verandert van een doorgaande provinciale weg (80 km) naar een gebiedsontsluitingsweg (50 km) door een ander type gebruik.
- Er komt een nieuwe route in de oeverzone van de zuidkant van het meer. Autoverkeer vanaf de A7 kan parallel aan de oever naar de Hamweg rijden.
- De Hamweg blijft een voor autoverkeer begaanbare route en zal enigszins verbreed worden. Het karakter verandert door de ontsluiting die de weg biedt aan de verschillende woonbuurten aan de oostzijde van het plangebied. Met het oog op de verkeersbelasting in het dorp, moet nog een afweging gemaakt worden of de Hamweg ter hoogte van de aansluiting met de nieuwe weg in de oeverzone, afgesloten moet worden voor doorgaand autoverkeer richting Harkstede.
- De Luddeweersterweg vanaf Lageland richting Luddeweer (buiten het plangebied) blijft het type weg dat het nu ook is. Verkeerskundige aanpassingen kunnen volgen als het autoverkeer toeneemt als gevolg van recreatieve activiteiten of woonwerkverkeer. Afhankelijk van de ontwikkelingen is het op termijn mogelijk om deze route uitsluitend voor bestemmingsverkeer geschikt te maken.
- De Lagelandsterweg is de bestaande weg tussen de Luddeweersterweg en de zuidelijke Eemskanaaldijk, op de grens van het plangebied van Meerstad. De zuidelijke dijk van het Eemskanaal blijft intact als ontsluiting. De woningbouw van Meerstad wordt niet ontsloten op deze wegen.





Fietsverbindingen



- Voor het autoverkeer van Meerstad in het noorden van het plangebied wordt een nieuwe route aangelegd, min of meer parallel aan de Eemskanaaldijk. Deze weg wordt een gebiedsontsluitingsweg en heeft geen directe autoverbinding met de zuidelijke Eemskanaaldijk.

Voor de autoverkeersintensiteit, aantallen en onderbouwing, zie het rapport Bijlagen, paragraaf 2.8.3.

### 4.4.3 Hoogwaardig openbaar vervoer

Er zijn drie vormen van openbaar vervoer in Meerstad opgenomen.

#### 4.4.3.1 Bus

Er is één bestaande busverbinding in het gebied. Dit is lijn 78, die gemiddeld één keer per uur rijdt (haltes: Damsterdiep, Borgbrug, Middelbert, Engelbert, Woltjespoor, Harkstede, Scharmer en Kolham). In de toekomst zal er in Meerstad potentie zijn om de frequentie op te voeren en het aantal lijnen uit te breiden. Hoe, waar en met welke frequentie busdiensten in Meerstad verzorgd worden, moet per fase met de busmaatschappij bekeken worden.

#### 4.4.3.2 HOV (tram)

Naast de busverbinding zal er een lijn voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV<sup>o</sup>) worden gerealiseerd in Meerstad. De stad Groningen is voornemens om een tram in de stad te laten rijden. De tram rijdt via de Sontweg, de Sontbrug, de Driebondsweg, onder het Euvelgunnetracé door, via de entreeroute van Meerstad naar het Hart van Meerstad. De lijn eindigt in een wijd opgezette keerlus met meerdere haltes bij de voorzieningen in het centrale deel van Meerstad.

## 4.4.4 Fietsverbindingen

### 4.4.4.1 Superfietsroutes

In het Masterplan is rekening gehouden met superfietsroutes. Deze superfietsroutes leggen verbindingen van Meerstad naar de stad en van Meerstad naar het regionale buitengebied. Meerstad is daarmee een schakel tussen de dorpskernen van Slochteren en Siddeburen en de stad Groningen. Ook zijn er routes binnen Meerstad tussen de verschillende deelgebieden. Hiermee dient het superfietsnetwerk van Meerstad zowel de utilitaire, als de recreatieve fietser. Kenmerken van een superfietsroute is de grote mate van voorrang voor de fietser op de route, de riante breedte van het fietspad en de herkenbaarheid van de route voor de fietser en andere weggebruikers.

### 4.4.4.2 Beschrijving van de superfietsroutes:

- De routes lopen vanaf de stad Groningen gezien via de entreeroute vanaf Driebond richting het Hart van Meerstad.
- Eén route buigt af naar het noorden, en gaat via de noordelijke woonbuurten om het meer, boven Lageland langs, naar het Slochterdiep en zo richting Slochteren. Deze route is de snelste route in het Masterplan van Slochteren naar Groningen.
- De tweede route loopt vanaf de entreeroute, boven het Hart van Meerstad langs, over het Slochterdiep.
- De derde superfietsroute volgt vanaf de entreeroute het lint van de Hoofdweg richting Harkstede. Bij de kruising van de hoofdweg met de Parkway is er de mogelijkheid om via de Parkway het Hart van Meerstad te bereiken of langs het zuiden en oosten door het natuurgebied te fietsen richting Lageland.
- Vanaf de Hoofdweg in Harkstede kan vlak voorbij Scharmer vanaf de Hoofdweg parallel aan de Woudbloemlaan naar Woudbloem worden gefietst. Door Midden-Groningen kan via de Slochter Ae naar de Hooilaan of verder naar de Veenlaan worden

gefietst om vervolgens richting het noorden Slochteren te bereiken. Deze route biedt de snelste verbinding komend van Slochteren naar de zuidzijde van Groningen.

- De zuidelijke verbinding met Slochteren via de Woudbloemlaan en de Hoofdweg kan op meerdere plaatsen tussen de linten door richting het lint Middelbert-Engelbert worden vervolgd. Het lint Middelbert-Engelbert wordt alleen geschikt voor bestemmingsverkeer en biedt een goede doorgaande route voor fietsers. Vanaf dit lint loopt richting het Euvelgunnetracé een doorgaand fietspad langs de Olgerweg, onder het Euvelgunnetracé door, langs Oude Roodehaan, door bedrijventerrein Eemspoort richting het (toekomstige) Euroborg-stadion en het (ook toekomstige) NS-station Kempkensberg.

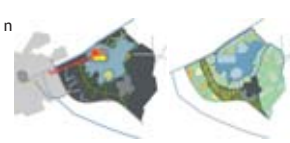
### 4.4.4.3 Afstanden superfietsroutes

- *Routes Slochteren - Groningen: zie tabel*  
De afstanden van de superfietsroutes zijn gemeten tussen het haventje van Slochteren en de ring van Groningen. De route langs het Slochterdiep is nu een scholierenfietsroute. Deze is 13,3 kilometer lang.
- *Route rond het meer:*  
Een rondje om het meer is 13,5 kilometer.
- *Routes Hoofdweg - station:*  
De route van de Hoofdweg (bij entreeroute) naar het Centraal Station in Groningen bedraagt 5,7 kilometer; de route van de Hoofdweg (nabij gemaal) naar het geplande station aan de Kempkensberg bedraagt 4,8 kilometer.



- landschappelijk wonen in het bos
- landschappelijk wonen in de natuur
- ruim wonen bij het water
- ruim wonen in de kwelzone
- wonen bij het water
- wonen bij het dorp
- compact wonen bij voorzieningen
- compact wonen bij het water
- compact wonen bij de boulevard
- landgoedwonen

Woonbuurten



## 4.5 Woonbuurten

In Meerstad wordt gestreefd naar een grote diversiteit in karakters van gebieden. De karakters van de woonbuurten worden op het schaalniveau van het Masterplan bepaald, en zijn afhankelijk van de ligging in het structurerend raamwerk van water, groen, natuur en infrastructuur. Hieronder geven we aan welke diversiteit van woonbuurten in het Masterplan te vinden is. Mede naar aanleiding van de lange ontwikkelingstermijn en de onbekende markt van de toekomst biedt een plan met spreiding van dichtheden, omgevingsinvloeden en typologieën over verschillende gebieden de benodigde flexibiliteit om woningbouw aan te kunnen bieden die passend is bij de vraag.

### 4.5.1 Verschil in dichtheid

In de legenda-eenheden voor wonen is allereerst een onderscheid gemaakt in de dichtheid van de woningbouw binnen de aangewezen woonbuurten. Daarbij wordt er van vier relatieve dichtheden uitgegaan: hoger dan gemiddeld, gemiddeld, laag, allerlaagst. Om te kunnen rekenen aan het programma, de fasering en de exploitatie zijn hier rekengetallen aan gekoppeld, respectievelijk 27, 15, 9 en 6 woningen per hectare. Vanwege de relatieve dichtheden en de flexibiliteit in de toekomst zijn de dichtheden ook te vertalen in minimaal 19 woningen/ha, 20 tot 10 woningen/ha, 14 tot 4 woningen/ha en 12 tot 0 woningen/ha. Het gaat in het Masterplan niet om het vastleggen van dit getal, maar het vaststellen van de verschillen per woonbuurt. In alle gevallen zal binnen Meerstad de woontypologie gericht zijn op een ontspannen en suburbaan woonmilieu, waar de dichtheid niet stedelijk van aard zal zijn.

### 4.5.2 Invloed van omgeving op de woontypologie

De dichtheid van de woningbouw in een woonbuurt wordt afgestemd op de potenties van die plek in het landschap. In een ecologische zone in de buitengebieden van het

plangebied wordt bijvoorbeeld gekozen voor de laagste dichtheid, terwijl rond centrale voorzieningen wordt gekozen voor een compactere vorm van suburbaan wonen met een hoger dan gemiddelde dichtheid. Door de plek in het landschap van invloed te laten zijn op het woonmilieu, en de dichtheid te kiezen bij het beoogde landschapstype, wordt diversiteit in buurten gecreëerd.

### 4.5.3 Uiteenliggende buurten

Door de grootte van het plangebied en het landelijke karakter ervan kunnen de woonbuurten naast onderscheid in dichtheden en omgeving ook door onafhankelijke ligging onderscheiden worden.

### 4.5.4 Oppervlaktes en aantallen

In het Masterplan is oorspronkelijk uitgegaan van een benodigd ruimtegebruik voor wonen bij realisering van circa 8.000 woningen. Bij het benodigde oppervlak voor dit woonprogramma is ruimte opgenomen voor voorzieningen, wonen/werken en kantoren en wordt er 20 ha grootschalig water in de woonbuurten gemengd. Bij narekening van het Masterplan op het aspect wonen bleek zonder verandering in dichtheid of uitgangspunten dat met de 714 ha ruimtegebruik voor wonen 10.000 woningen gerealiseerd kunnen worden.

### 4.5.5 Ruimte voor flexibiliteit in een situatie van veranderende vraag

In de woonbuurten zijn dichtheidsverhogende mogelijkheden aanwezig. In het Masterplan is nu al aangegeven in welke woonbuurten een verhoging van het aantal woningen niet mogelijk is, waar het niet onmogelijk is en waar het eventueel wenselijk zou kunnen zijn.

Om vervlakking binnen Meerstad te voorkomen, worden dichtheidsverhogingen zo ingezet dat de al aanwezige

dichtheidsverschillen versterkt worden. Tussen de linten en in de Hamwegzone is er geen woningopnemend vermogen vanwege de landschappelijke waarden (de ruimte) van het bosmilieu en wonen in de natuur. Versterking van dichtheidsverschillen kan hier worden bereikt door in de uitwerking meer gebruik te maken van de aanwezige landschappelijke potenties en van de randen van de bandbreedte in de woningdichtheid. Daar waar dit de invulling van GIOS° raakt blijft gelden dat het hier gaat om een aaneengesloten structuur, die aansluit op andere groenstructuren, waarbij het kwaliteitsverhogend werkt als er enkele elementen zijn, groter dan 50 ha.

Alle overige gebieden bevatten een relatieve dichtheid, waarbij de onderlinge verschillen behouden zullen worden, maar het aantal woningen vergroot kan worden. De woonbuurten langs de entree route, de waterrijke buurt voor het Hart, het Hart van Meerstad en het haventje bij Lageland zijn bij uitstek geschikt om meer woningen op te nemen, zonder dat het oppervlak van de buurt wordt vergroot.



- bij uitstek geschikt om meer woningen op te nemen (dichtheidverhogend)
- relatieve dichtheid : verschillen in dichtheid dienen behouden te worden, aantal woningen kan vergroot worden
- geen woningopnemend vermogen vanwege landschappelijke waarden

## 4.6 Werken, bedrijvigheid en voorzieningen

Ook voor deze functies geldt dat de hier aangegeven functies, begrenzingen en invullingen zodanig moeten worden begrepen dat daarbinnen ruimte aanwezig is om bij de uitwerking flexibel om te kunnen gaan met nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

### 4.6.1 Vijf werktypologieën

In het Masterplan wordt de functie 'werken' onderscheiden in de volgende typologieën: wonen/werken, kantoren, kleinschalige bedrijvigheid, representatieve bedrijvigheid

en modern gemengde bedrijvigheid. De eerste twee typologieën (wonen/werken en kantoren) beslaan een klein gedeelte van de vraag naar bedrijvigheid en vergen slechts een geringe reservering van oppervlak binnen het programma van Meerstad. Beide zijn ondergebracht onder de oppervlaktes van wonen. Voor de overige drie typologieën (kleinschalige bedrijvigheid, representatieve bedrijvigheid en modern gemengde bedrijvigheid) is een verdeling over de bedrijventerreinen in het Masterplan gemaakt.

### 4.6.2 Voorzieningen

#### 4.6.2.1 Publieke en commerciële voorzieningen

De voorzieningen in Meerstad zijn te verdelen in commerciële en publieke voorzieningen. Publieke voorzieningen in Meerstad hebben vooral betrekking op onderwijs, sport en recreatie, cultuur, welzijn en zorg. Om hiertoe te komen zal aanvullend onderzoek naar behoefte aan het type voorzieningen worden gedaan. Dit om te komen tot een evenwichtige spreiding van de voorzieningen in het plangebied van Meerstad en over de beide gemeenten. Daarbij zal rekening worden gehouden met de bestaande voorzieningen, wordt de nodige flexibiliteit ingebouwd en zal een fasering ten aanzien van de realisatie van deze voorzieningen worden aangegeven. Per buurt zal in de uitwerking van de deelgebieden het programma aan publieke voorzieningen opgesteld moeten worden. De leidraad hiervoor wordt gevormd door de positie van de locatie in het plan, het moment van realisatie ten opzichte van al eerder gerealiseerde voorzieningen en het dan actuele beleid van de publieke partijen die verantwoordelijk zijn voor de publieke voorzieningen. Het aantal commerciële voorzieningen zal onderwerp van de marktwerking zijn. Wel wordt er vanuit gegaan dat er enkele cruciale plekken in het gebied zijn waar commerciële voorzieningen kansrijk zijn. Deze moeten de ruimte geboden worden om ze tot bloei te kunnen laten komen.

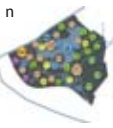
#### 4.6.2.2 Ruimtelijke positionering voorzieningen

In het plan wordt er vanuit gegaan dat bundeling van voorzieningen kan leiden tot verrijking van de kwaliteit van



Werken en bedrijvigheid

- bedrijven
- kleinschalige bedrijvigheid
- representatieve bedrijven in het park



een buurt of plek. Daarnaast versterken voorzieningsfuncties elkaar. Publieke voorzieningen als scholen en medische voorzieningen worden, naast de noodzakelijke vestigingen, verspreid over het plangebied op basis van de geldende normen voor de afstand tot de woningen. De publieke voorzieningen worden zo veel als mogelijk gebundeld. Dat geldt voor de bestaande voorzieningencentra in Harkstede, in mindere mate voor Engelbert en in zeer kleine mate voor Lageland. Het geldt ook zeker voor de nieuwe locaties. Van die nieuwe locaties is het Hart van Meerstad het

belangrijkste centrum, dat voor een bundeling met alle type voorzieningen staat. Daarnaast kan aan de entreeroute naar de stad, dicht bij de aansluiting bij Driebond op het Euvelgunnetracé, een bundeling van voorzieningen ontstaan. Op verschillende andere, kleinere plekken liggen eventueel mogelijkheden.

Voorzieningsfuncties kunnen elkaar versterken. Publieke voorzieningen worden zo evenwichtig mogelijk verspreid over het plangebied. Van groot belang daarbij is de mate van draagvlak in een deelgebied bestaat voor het realiseren

en het in stand houden van een publieke voorziening. Zo zal in het Hart van Meerstad met een hogere concentratie van woningen makkelijker zijn om voorzieningen te realiseren dan in Lageland, waar veel minder woningen zijn. Leidraad bij deze spreiding is de bestaande rijks- en gemeentelijke regelgeving. Daar waar bundeling van voorzieningen leidt tot een meerwaarde in gebruik zal een concentratie van voorzieningen nagestreefd worden.

### 4.6.3 Oppervlakte en verdeling



In totaal is er in het Masterplan 130 ha opgenomen voor bedrijvigheid in de drie hierboven genoemde typologieën. Voor kleinschalige bedrijvigheid wordt rekening gehouden met 20 ha, voor representatieve bedrijvigheid met 40 ha en voor modern gemengde bedrijvigheid met 60 ha. Voor infrastructuur is circa 10 ha opgenomen. Het oppervlak voor bedrijvigheid is in vijf clusters van verschillende grootte opgedeeld, allemaal gelegen in de Euvelgunnezone en georiënteerd op de hoofdontsluiting en het Euvelgunnetracé. Elk cluster bedrijvigheid kan zijn eigen signatuur krijgen door clustering van bepaalde types bedrijvigheid en de ligging ten opzichte van de infrastructuur en ten opzichte van de andere functies en gebieden van Meerstad.

### 4.6.4 Milieucategorie

De milieucategorie die maximaal toegestaan zal worden, is categorie 3.



Globaal richtinggevend beeld voor voorzieningen

-  nieuw voorzieningencentrum
-  bestaand voorzieningencentrum

## 4.7 Duurzame ontwikkeling

Het Masterplan is afgeleid van het Voorkeursalternatief uit de Milieueffectrapportage die is opgebouwd uit de drie dimensies van duurzame ontwikkeling: sociale, economische en milieuaspecten. In het Masterplan is duurzame ontwikkeling versleuteld op een groot aantal punten.

### 4.7.1 Kiem

Het groen-blauwe raamwerk, de verbinding met de stad en de ontwikkeling van een diversiteit aan leefgebieden vormen de kiem voor de toekomstige ontwikkeling. Belangrijk is dat we uitgaan van de onderlegger: de kenmerken van bodem en landschap zijn in samenhang met het ontwerp van een nieuw water- en ecosysteem sturend voor het karakter, de kwaliteit en de kwantiteit van woongebieden. We streven naar robuustheid in samenhang met diversiteit, zodat Meerstad waardevast én flexibel is en in de toekomst ruimte kan bieden aan ruimtelijke, economische en sociale processen.

### 4.7.2 Verzilveren

Meerstad kent veel kansen voor duurzame ontwikkeling. Geïntegreerd met de MER Meerstad is studie verricht naar het onderwerp duurzaamheid. In het Bijlagenboek benoemen we de kansen en aandachtspunten puntsgewijs. Hoewel duurzaamheid een groter bereik kent, is er voor deze duurzaamheidsthema's gekozen, omdat veel principes tot deze punten zijn terug te herleiden. De kansen kunnen verschillen per deelgebied.

# 5 Ontwikkelings- principes van de deelgebieden

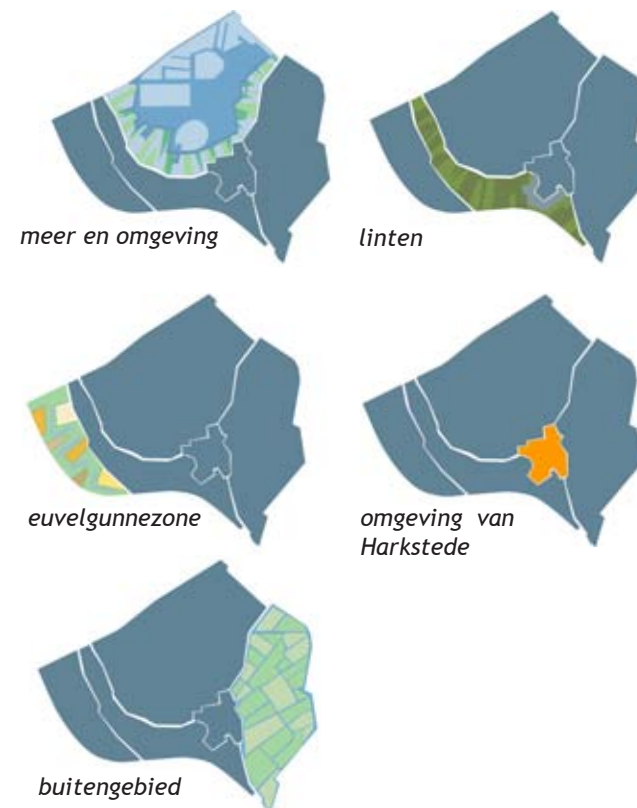
## 5.1 Verdeling van het plan in deelgebieden

Meerstad is te zien als vijf grote gebieden die sterk van elkaar verschillen. Het meer en omgeving, de linten, de euvelgunnezone, de omgeving van Harkstede en het buitengebied. Binnen deze landschappen is er een verfijning van deelgebieden. Daarnaast is er het verbindingplan tussen de stad Groningen en Meerstad in de Eemskanaalzone. Deze deelgebieden worden in dit hoofdstuk uiteengezet. Per deelgebied wordt een uitleg van de positie binnen het plan gegeven, hiermee worden de verschillen tussen de deelgebieden binnen Meerstad inzichtelijk. Met een karakterschets, verbeelding en uitleg wordt op masterplan-niveau een aanzet gegeven in de richting van de deelluitwerkingen.

Om de globale richting van de ontwikkeling van een deelgebied te duiden is in dit hoofdstuk vaak een schematische tekening weergegeven. Daarnaast is er een serie ontwikkelingsaspecten waarin een deelgebied zich van de ander kan onderscheiden. Deze zijn op het globale niveau van het Masterplan niet per deelgebied gegeven, maar

een voorbeeld van een schema met dergelijke aspecten is wel als voorbeeld te vinden in het rapport Bijlagen, paragraaf 2.9.5. Met behulp van zo'n schema kunnen de vervolguiterwerkingen van de deelgebieden worden getoetst op de aspecten waarop een gebied zich onderscheidt van zijn omgeving. De hoofdlijn om tot zo'n schema te komen per deelgebied is reeds in dit hoofdstuk te vinden door de schematische tekeningen en impressies van de beoogde sfeer.

Door middel van een korte tekst en een fotocollage wordt per deelgebied een impressie van het karakter gegeven en ontstaat er een associatie van de sfeer die de diverse plekken in Meerstad kunnen uitademen. Op sommige plekken zal er een detailfoto gegeven worden van de maquette van Meerstad zoals hieronder afgebeeld.



De maquette van Meerstad in vogelvlucht gezien vanaf het zuiden, aan de linkerzijde Groningen aan de rechterzijde Slochteren





## 5.2 Het meer en omgeving

### 5.2.1 Het meer

Met een grootte van 600 hectare is het meer vergelijkbaar met het Zuidlaardermeer. Het meer zorgt voor een uniek, waterrijk landschap waar gewoond en gerecreëerd kan worden. Het meer vervult - als waterberging en als recreatieplek - een rol voor de stad en de hele regio en is verbonden met het Eemskanaal, het Slochterdiep en het Schildmeer.

55



*Klein deel van het meer in het westen: intensieve oeverrecreatie (zwemmen, surfen)  
Groot deel van het meer in het noorden en oosten: zeilen, natuur, extensieve recreatie  
Ten noorden van het Hart van Meerstad: roeibaan*

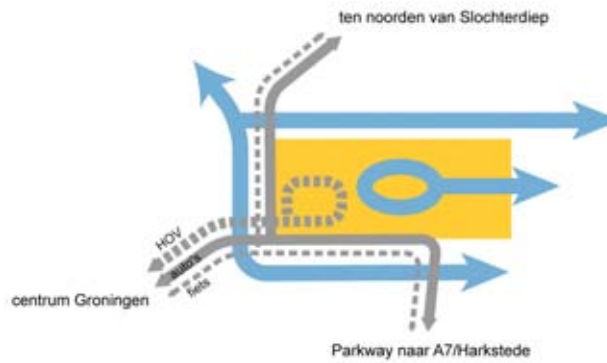


*Fotocollage als impressie van de sfeer van het meer*

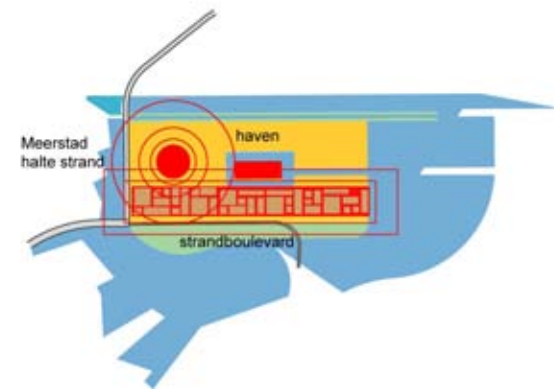




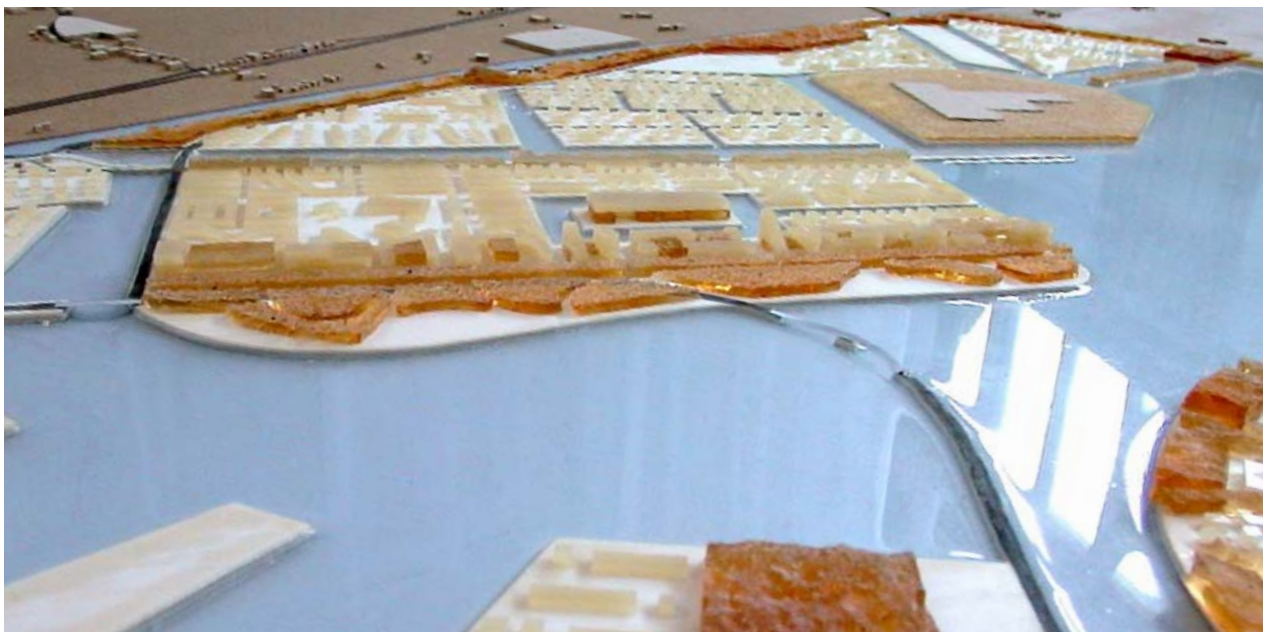
Water als rand en als centrum



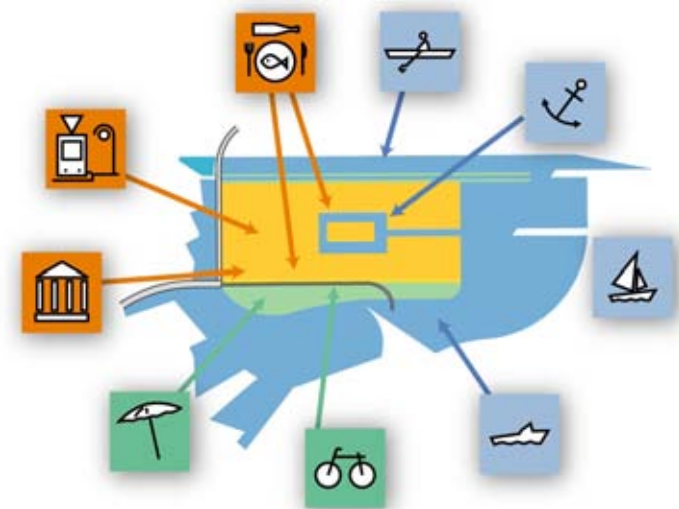
Knooppunt van wegen en waterwegen



Dynamiek



Hart van Meerstad vanuit het zuiden



Bundeling van functies



## 5.2.2 Het Hart van Meerstad

Aan de noordwestkant van het meer bevindt zich het recreatieve en attractieve hart van Meerstad. Het hart is centraal gelegen en georiënteerd op de verschillende kanten van het meer en het gebruik van het water. Een clustering van functies en voorzieningen met name voor de recreatie, zoals het strand, de jachthaven en de roeibaan. Deze zijn bereikbaar vanaf de hoofdentreeroute tussen stad en Meerstad en over de Parkway vanaf het zuiden. Vanuit het hart van Groningen is het Hart van Meerstad bereikbaar met een tram, die een lus langs alle recreatieve voorzieningen in dit gebied maakt. Hier zijn voorzieningen te vinden als de sluis tussen het meer en het Eemskanaal, de buitenhaven, een binnenhaven, de roeibaan, een groot strand en ligweides, commerciële voorzieningen zoals winkels en horeca, en publieke voorzieningen zoals een school. Langs de boulevard en aan de rand van de haven staan veel woningen. In het gebied noordelijk daarvan is het ruim wonen aan singels en straten.

57



Fotocollage als impressie van de sfeer van het Hart van Meerstad



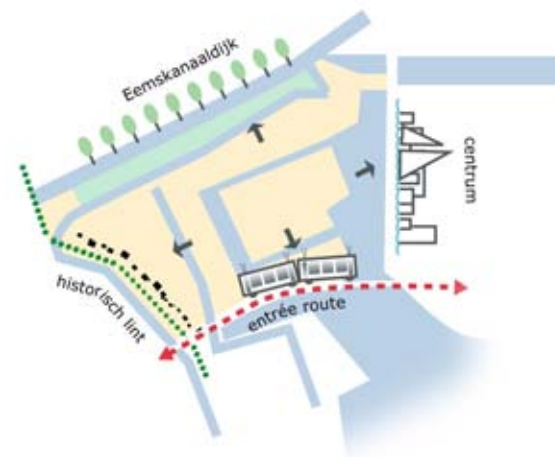
Diversiteit van wateren



Water in de woonbuurt



Tussen stad en strand



Afwisselende randen



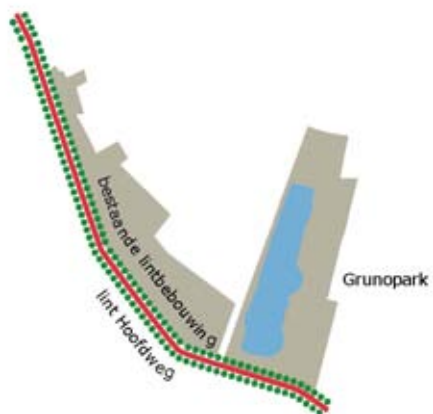
### 5.2.3 De waterrijke buurt ten westen van het Hart van Meerstad

Dit is een woonbuurt met een lage dichtheid, gelegen aan de entreeroute tussen de stad en het Hart van Meerstad. Een buurt die luw water heeft en waar het heerlijk is om direct aan het water te wonen, met steigertjes en tuinen. Deze buurt heeft veel ruimte voor wonen en water, maar is daarnaast zeer dynamisch van karakter. Dat dankt deze buurt aan zijn ligging nabij het Hart van Meerstad, met al zijn recreatie en voorzieningen, en aan de ligging direct aan de route tussen Meerstad en de stad. Omdat de buurt tegen het bestaande Klein-Harkstede ligt, is er rekening gehouden met een groene zone, gekoppeld aan de kwelsloot die tussen de nieuwe buurt en Klein-Harkstede ligt. Klein-Harkstede wordt niet opgenomen in de nieuwe waterbuurt.

59



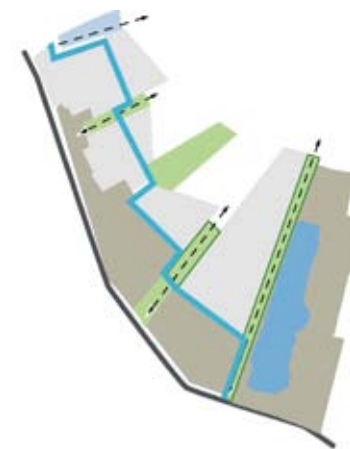
*Fotocollage als impressie van de sfeer van de Waterrijke buurt ten westen van het Hart van Meerstad*



Bestaande elementen



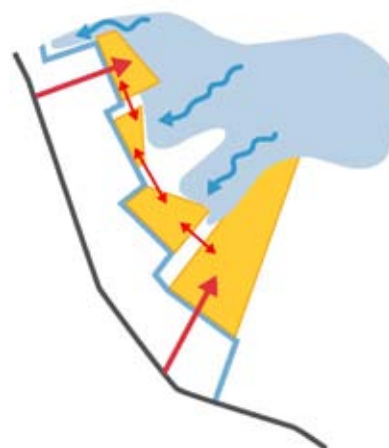
Aanleg kwelsloot ter bescherming van bestaande bebouwing tegen hoge grondwaterstanden (als gevolg van aanleg meer)



Behoud open ruimte tussen lint en meer



Natuurlijke verdichting tussen lint en kwelsloot



Wonen aan het meer en verbonden buurtjes



Combinatie wonen en recreatie



### 5.2.4 Wonen in de oeverzone van het kleine, intensief recreatieve, deel van het meer

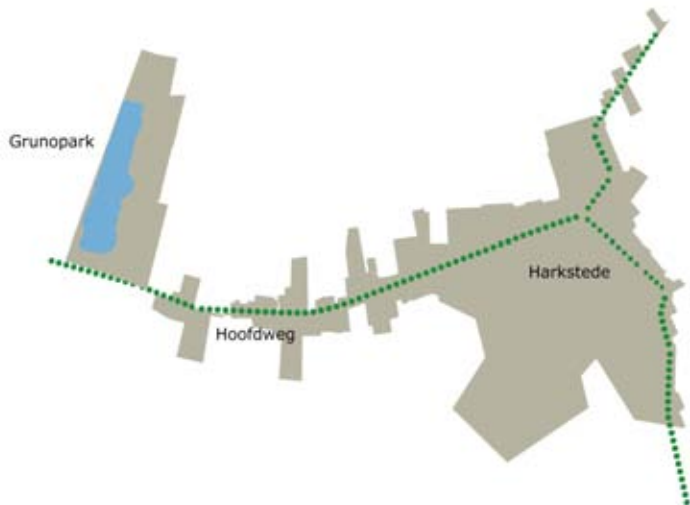
Deze woonbuurt is enerzijds verbonden met de linten en anderzijds met het meer. Deze twee oriëntaties worden van elkaar gescheiden door een continue kwelsloot en verschillen in karakter door de ligging van de kwelsloot en eventuele routes daarlangs. Deze buurt biedt ruimte om te wonen in een gemiddeld suburbane dichtheid. Aan de randen staat ook afwisselende, compacte woningbouw. Wonen wordt hier gecombineerd met recreatie: dit deel van het meer is geschikt voor bijvoorbeeld zwemmen en surfen. Bewoners kunnen met een bootje het meer bereiken. Indien NAM-locaties in het plangebied worden opgeheven of anderszins wijzigingen optreden in de hinderzones, kunnen op deze plekken mogelijkheden ontstaan voor woningbouw.

61

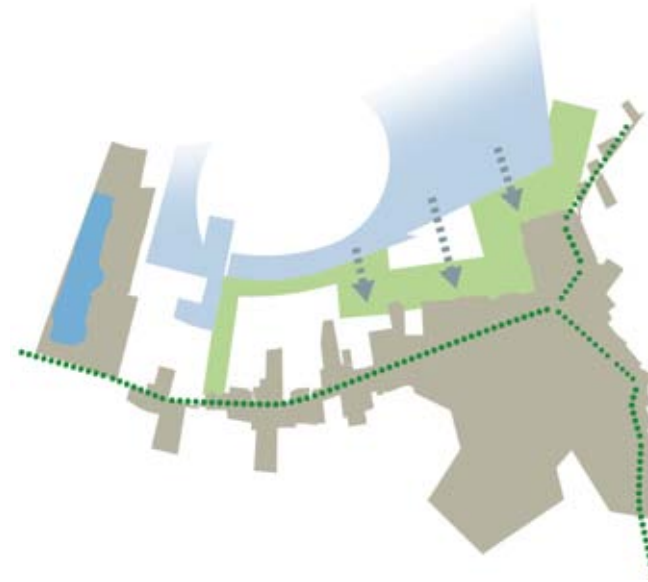


*Fotocollage als impressie van de sfeer van Wonen in de oeverzone van het kleine, intensief recreatieve deel van het meer*

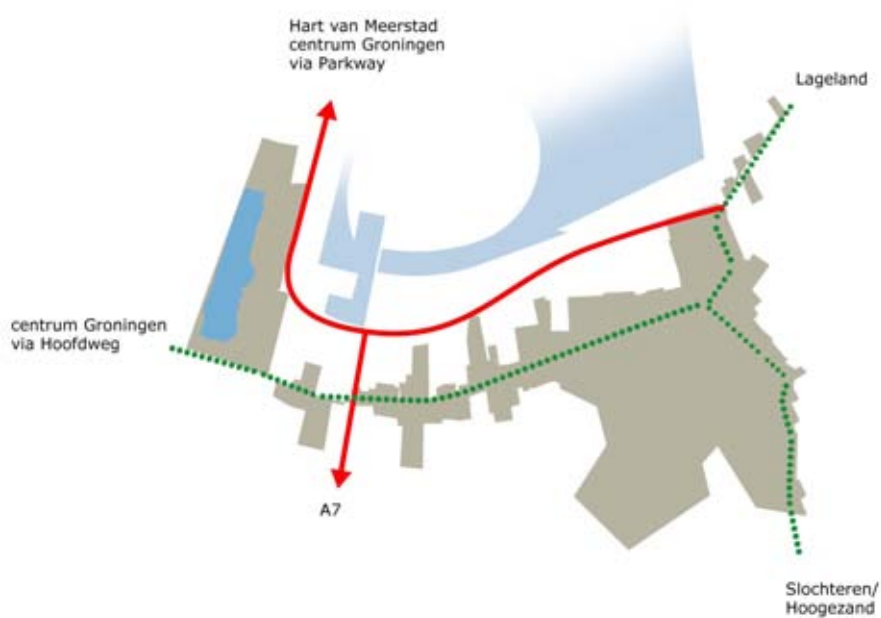




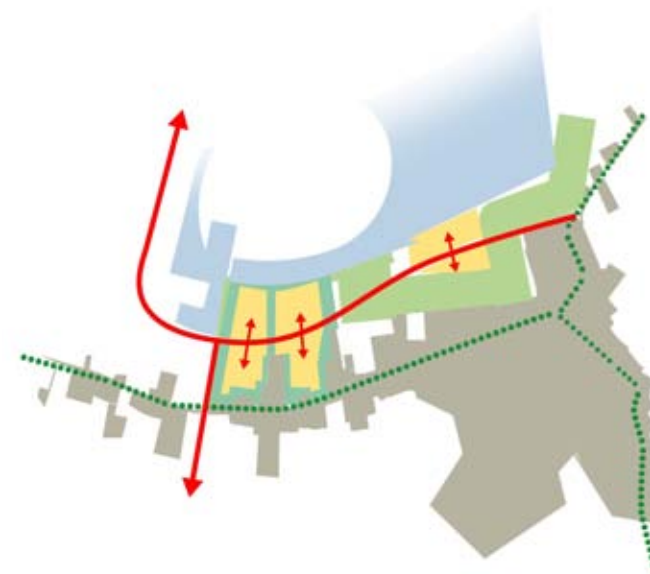
Bestaande elementen



Aanleg kwelzone ter bescherming van bestaande bebouwing tegen hoge grondwaterstanden (als gevolg van aanleg meer)



Nieuwe route door het meer en de oeverzone



Woonbuurten in de kwelzone, tussen lint en meer





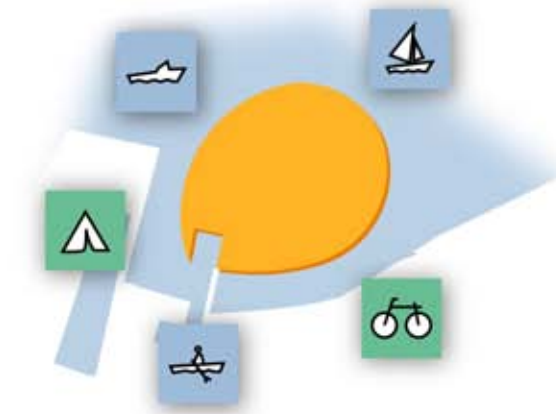
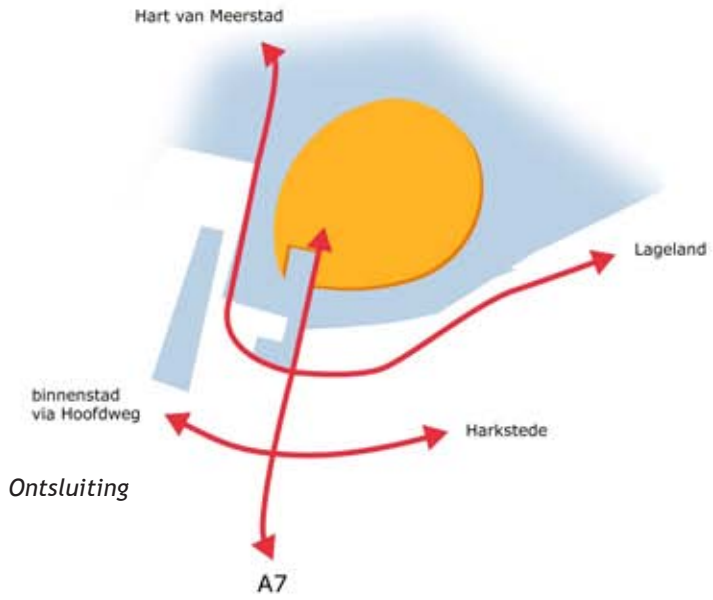
### 5.2.5 Wonen in de oeverzone aan het grote deel van het meer

Ten zuiden van het eiland, tussen het lint van de Hoofdweg en de groene ecologische oevers, is een woongebied gelegen met een lage suburbane dichtheid. Hier kan men ruim wonen in de kwelzone, een vrij natuurlijk en besloten gebied waar bijvoorbeeld gekanood kan worden. Er is hier geen direct contact tussen de woonbuurt en het meer. Een rustige en kleinschalige sfeer kenmerkt het besloten woongebied.

63



*Fotocollage als impressie van de sfeer van Wonen in de oeverzone van het grote deel van het meer*



Positie van het eiland vanuit het noorden



## 5.2.6 Het eiland

In het meer ligt een eiland dat via een nieuwe weg verbonden is met het 'vaste land'. Het eiland heeft een groene, overwegend openbare, rand. De woningen zijn gebouwd in een vrij lage dichtheid, behalve bij het haventje waar in een iets hogere dichtheid is gebouwd. Op het eiland zijn enkele voorzieningen, zoals een school. Dit is een buurt temidden van het grote deel van het meer. Via de eigen entree is het eiland verbonden met de Parkway, de Hoofdweg en de A7.

65



Fotocollage als impressie van de sfeer van het eiland



## 5.2.7 Natuurlijke karakter van de oeverzone Hamweg

Langs de groene oostoevers is ruimte voor natuur en zijn er plekken voor recreatie aan het water. Dit is de groene kant van het meer. Aan deze oever grenst het natuurgebied dat rond de Hamweg ligt en aansluiting heeft op het Rijpmagebied en natuurontwikkelingsgebied Midden-Groningen. De oever is zacht en breed. Er is een breed overgangsgebied tussen het diepere deel van het meer en de werkelijke oever, waarbij ondieptes bestaan en luwte voor beplanting is. Deze brede oeverzone is zeer geschikt voor kleinschalige recreatie, zoals roeien, kanoën, vissen en een klein strandje. Hier en daar zullen aanlegplekken temidden van de groene omgeving gemaakt worden.



Natuurlijke oever



Fotocollage als impressie van de sfeer van het Natuurlijke karakter van de oeverzone Hamweg



### 5.2.8 Het haventje bij Lageland

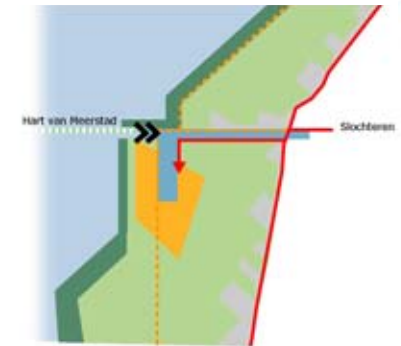
Aan de oostzijde van het meer ligt even buiten Lageland een bescheiden haventje met een besloten karakter. Vanuit het hart van Meerstad is dit een mooie bestemming om naar toe te zeilen. Er kan een uitspanning zijn direct aan de haven. Rond de recreatieve haven, die ten zuiden van het Slochterdiep ligt, wordt een klein buurtje met compact wonen in een relatief hogere dichtheid gevormd. Het haventje biedt via een nieuwe sluisje toegang tot het Slochterdiep aan de oostzijde van het meer. De fietsroute langs de oostzijde van het meer, die grotendeels door het natuurgebied gaat, komt langs het haventje.



*Aanleg kwelzone ter bescherming bestaande bebouwing tegen hoge grondwaterstanden (als gevolg van aanleg meer)*

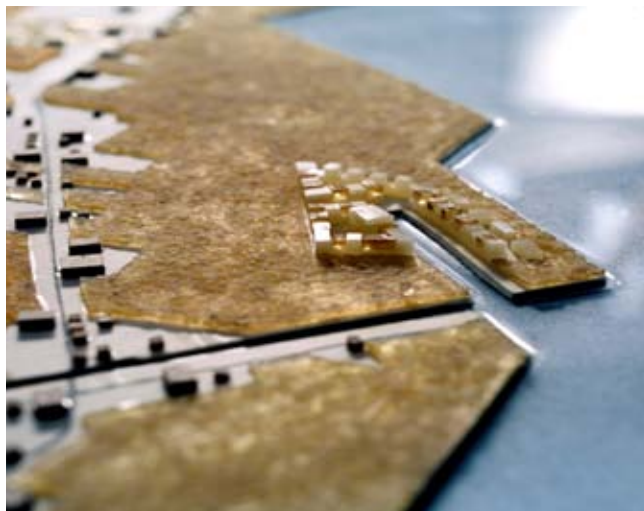


*Kleine kern rond gecombineerde haven en sluis*



*Kruising van fietsroutes*

67



*Vrijliggende positie te midden van de natuur en oevers*



*Fotocollage als impressie van de sfeer van het Haventje van Lageland*



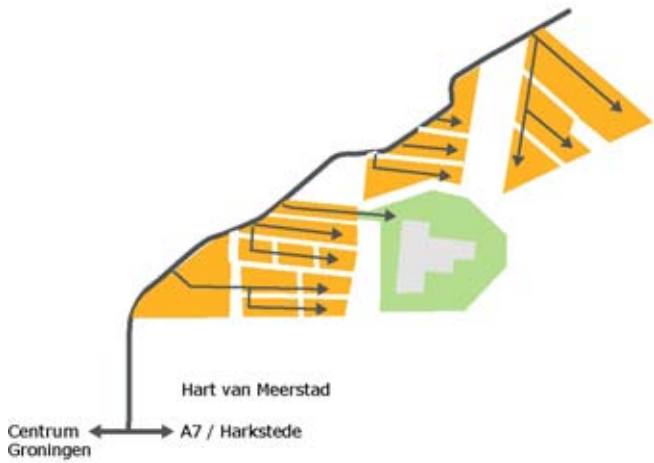
*Waterrijk gebied*



*Groene rand en groene eilanden*



*Open ruimtes tussen de route en het meer*



*Ontsluiting vanuit nieuwe route parallel aan het Eemskanaal*



*Archipelago van bewoonde eilanden*



## 5.2.9 Waterrijke wereld ten noorden van het Slochterdiep

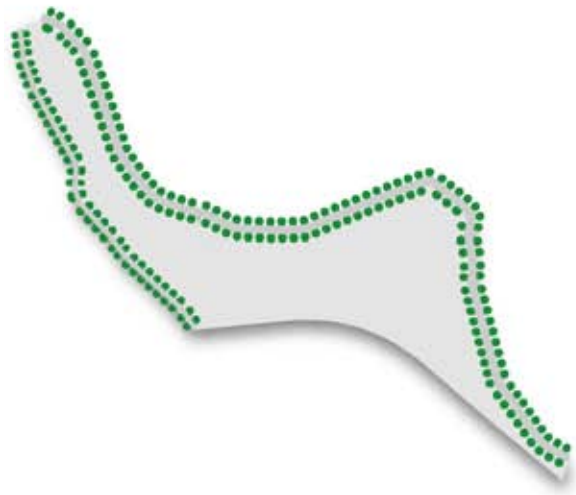
Ten noorden van het Slochterdiep en boven het Hart van Meerstad gelegen, ligt een waterrijk patroon van schiereilanden met groen en woonbuurten. Met name de woningen aan de westzijde van deze buurt profiteren van de voorzieningen van het Hart van Meerstad. Hier zijn de schiereilanden enigszins compact gebouwd, wat woningen in een gemiddelde en lagere dichtheid oplevert. De eilanden richting het oosten kennen nog meer ruimte. De bebouwing heeft hier een lage dichtheid. De waterrijke woonbuurten liggen vrij in het landschap en staan in directe verbinding met het meer.

69

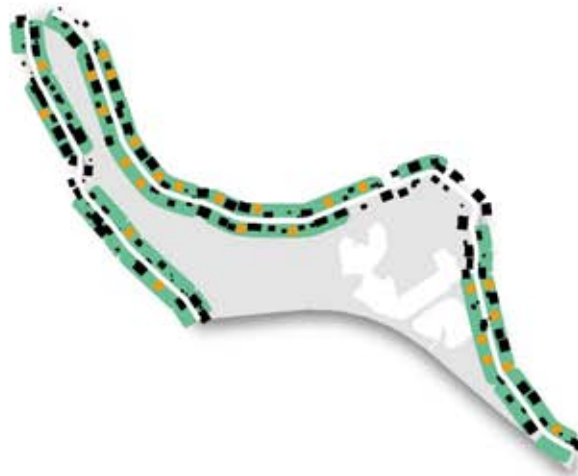


*Fotocollage als impressie van de sfeer van de Waterrijke wereld ten noorden van het Slochterdiep*





*Behoud continuïteit en verschillende karakters van de linten*



*Afwisseling bestaande bebouwing, bos en nieuwe bebouwing*



*Gedifferentieerd gebruik Hoofdweg en lint Middelbert-Engelbert*





## 5.3 Linten

### 5.3.1 Aan de linten

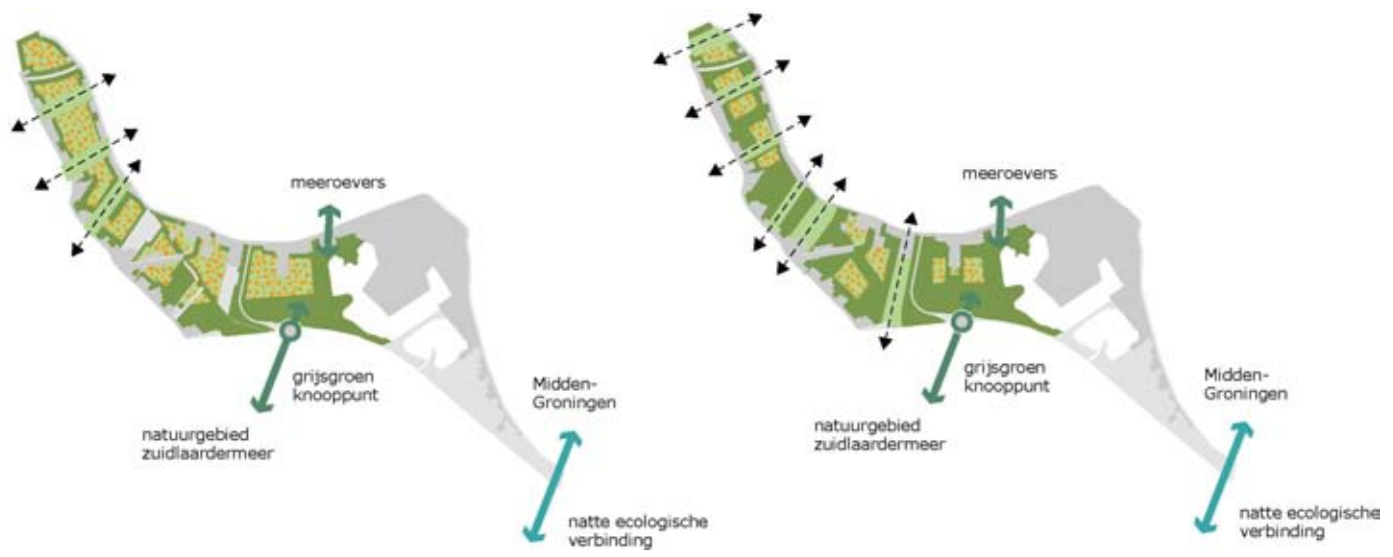
De meest karakteristieke en cultuurhistorisch meest waardevolle linten in het gebied zijn het lint van Middelbert / Engelbert en het lint van Harkstede; de Hoofdweg. Deze linten kenmerken zich door de continuïteit van de route, maar vooral ook door de eeuwenoude bebouwing. Deze bebouwing is niet stedenbouwkundig ontstaan maar in de tijd gegroeid. Nieuwe vormen van bebouwing zijn steeds toegevoegd aan het lint. In de periode van Meerstad zal dat ook weer gebeuren. Belangrijk is dat er ruimte tussen de kavels aan het lint blijft bestaan. De bebouwing is individueel en vrijstaand, en de kavels zijn even groot als de bestaande kavels, zodat er mogelijkheden zijn voor grote beplanting. De groei van het aantal nieuwe woningen aan het lint moet geleidelijk gaan, en niet projectmatig. Het aantal nieuwe woningen moet het aantal bestaande niet overstijgen. Karakterverandering van het lint als geheel zal wellicht plaatsvinden, maar moet uiterst traag en geleidelijk verlopen.



*Fotocollage als impressie van de sfeer Aan de linten*

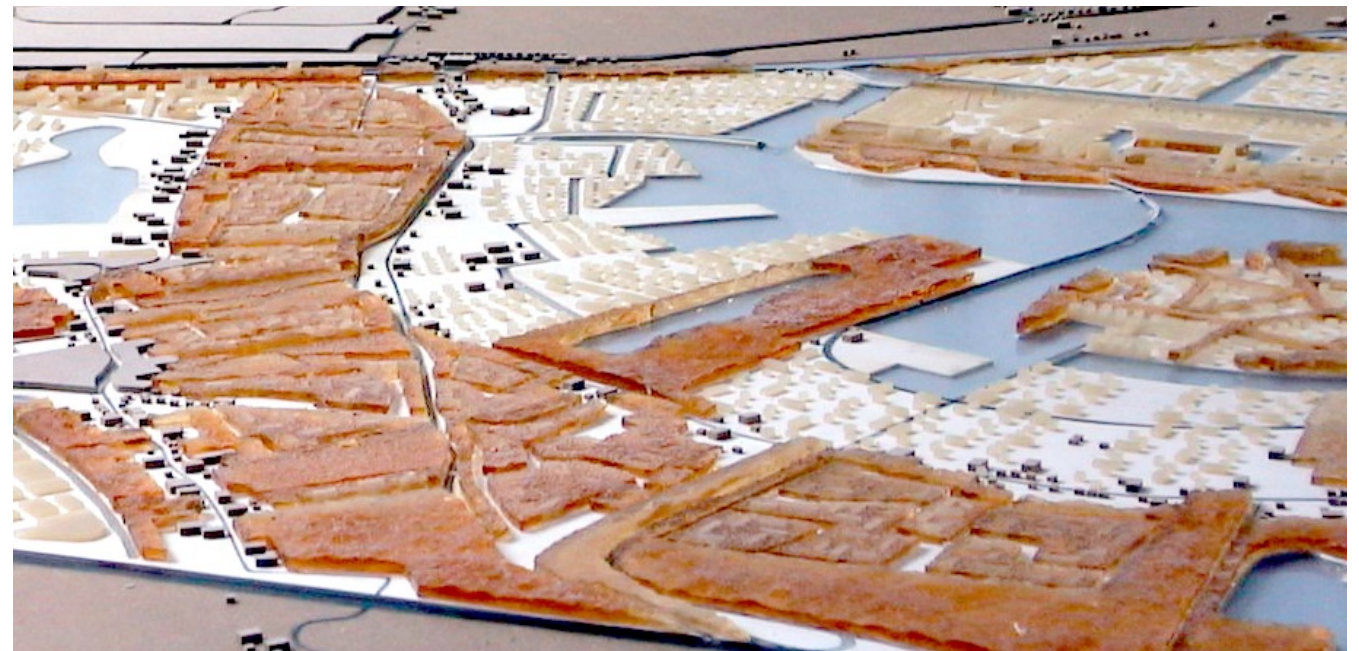


Ontsluiting vanaf de Hoofdweg



Bosstructuur, ecologische verbindingen en open ruimte met woongebied in zeer lage dichtheid

Voorbeelduitwerking met een andere GIOS-invulling



Door het bosrijke karakter tussen de linten onderscheidt het gebied zich van de omgeving



### 5.3.2 Tussen de linten

De ruimte tussen de twee grote linten (de Hoofdweg van Klein-Harkstede naar Harkstede en het lint van Middelbert / Engelbert) wordt voorzien van een eenduidig bosrijk karakter met ruimte voor woningbouw in de laagste dichtheid. De woongebieden tussen deze linten zijn ontsloten op de Hoofdweg. De dorpen Middelbert en Engelbert zijn via het lint ontsloten richting de aansluiting Engelbert. Het gebied tussen de linten is een bosrijk gebied met ruime kavels om landschappelijk te wonen. Voor fietsers en wandelaars zijn veel doorsteekjes gemaakt.

73



Fotocollage als impressie van de sfeer Tussen de linten

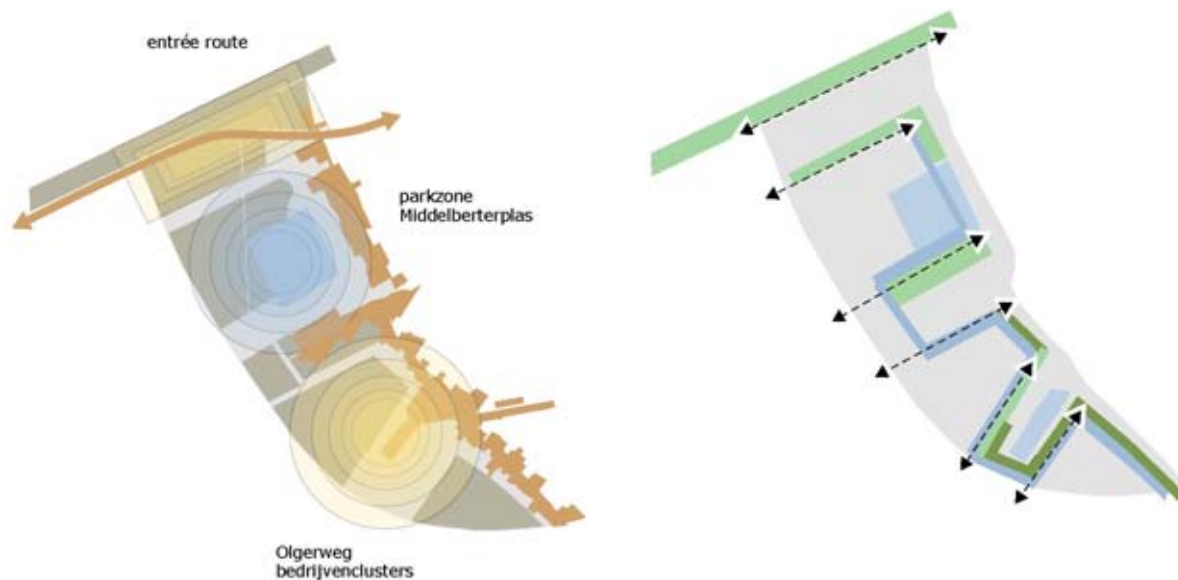


## 5.4 Euvelgunnezone

De Euvelgunnezone bestaat uit drie deelgebieden. De infrastructuur en de groenstructuur met de waterlijn vormen de verbindende elementen. De entree route tussen de stad Groningen en het Hart van Meerstad, de Middelberterplas en de Olgerweg en de bedrijvencusters aan de zuidzijde geleiden de zone van Meerstad aan het Euvelgunnetracé. Hiernaast staan de kaartbeelden die de principes voor het totale gebied weergeven, daarna volgen de karakters per deelgebied in de Euvelgunnezone.



Infrastructuur



Drie delen

Groene structuur

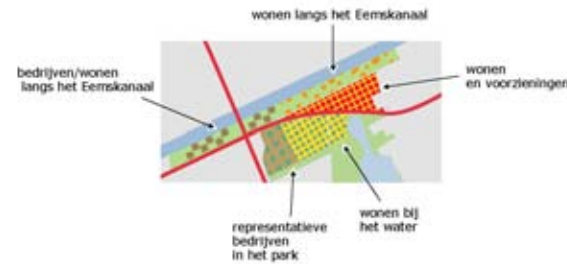


De Euvelgunnezone vanuit het zuiden

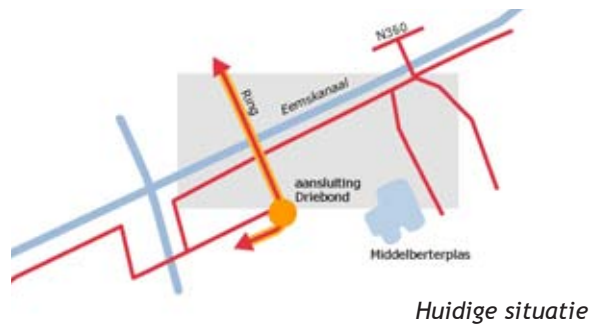


### 5.4.1 Dynamische woonbuurt aan de entreeroute

Dit is een compacte, suburbane woonbuurt die profiteert van de ligging aan de entreeroute tussen de stad en het Hart van Meerstad. Woningbouw wordt afgewisseld met voorzieningen als scholen, winkels en af en toe een kantoor. De bebouwing is hier relatief compact en de woningdichtheid relatief hoog. Het is de buurt in Meerstad die het dichtst bij de stad ligt. Tegelijk ligt deze buurt vlakbij het gebied tussen de linten, de oeverzones aan de westzijde van het meer en het Hart van Meerstad.



Bebouwing langs de route



Huidige situatie



Nieuwe infrastructuur

Als terugvaloptie zal voor het geval bij de uitwerking blijkt dat de hier gepresenteerde voorkeursvariant niet realiseerbaar of om een andere reden niet haalbaar is, een alternatief moeten worden ontwikkeld die aan vergelijkbare eisen moet voldoen ten aanzien van kwaliteit en sociale veiligheid.



Fotocollage als impressie van de sfeer van de Dynamische woonbuurt aan de entreeroute



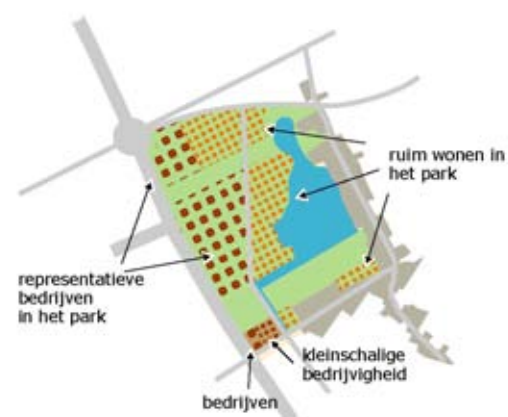
*Huidige situatie*



*Nieuwe infrastructuur*



*Groene ruimtes structureren gebied  
Uitbreiding Middelberterplas*



*Bebouwing in het park:  
Wonen aan het dorp, het meer en het park  
Bedrijven aan het park en de ring*



### 5.4.2 Woonbuurten en representatieve bedrijven aan het Middelberterpark

Rond de Middelberterplas wordt een parkgebied aangelegd. Aan de zijde van het lint grenzen de bestaande kavels aan de plas. Aan de overzijde hiervan, de westzijde dus, komt een nieuwe woonbuurt aan het water te liggen. Ten noorden van die buurt grenzen woningen aan het parkgebied dat rond de Middelberterplas ontstaat. De woonbuurten hebben woningbouw van een gemiddelde dichtheid. De woonbuurten liggen aan de centrale ontsluiting door deze zone, waarachter bedrijvenclusters worden gerealiseerd.

77



Fotocollage als impressie van de sfeer van Woonbuurten en representatieve bedrijven aan het Middelberterpark

### 5.4.3 De Olgerweg en bedrijvenclusters aan de A7

De Olgerweg is eigenlijk al voor het ontstaan van Meerstad een bewoond gebied geworden. Rondom de bestaande bewoning wordt de Olgerweg een klein beetje uitgebreid. Aan de noordzijde komen woningen die grenzen aan het parkgebied van de Middelberterplas, terwijl aan de zuidzijde woningen worden gebouwd tegen het water aan dat een buffer vormt met de verderop gelegen kleinschalige bedrijffjes. De uitbreiding bij de Olgerweg gebeurt in een gemiddelde dichtheid die goed aansluit op de bestaande diversiteit aan woningen.

Aan de andere zijde van de brede buffers van water en groen liggen drie bedrijvenclusters. Veruit de kleinste daarvan bestaat uit kleinschalige bedrijvigheid aan de Olgerweg en ligt tegen het Euvelgunnetracé aan.

Een groter cluster ten zuiden van de Olgerweg, kent direct aan de rand met de buffer kleinschalige bedrijvigheid die een zachte overgang van bestaande woningen aan het lint, de groen-blaauwe buffer naar het bedrijvencluster mogelijk maakt.

Geheel in het zuidwesten, onder de Engelberterplas ligt het derde cluster bedrijven. Dit terrein is enigszins geïsoleerd door groene buffers tussen het lint, het natuurbad en de bedrijven en ligt direct aan de A7 met een eigen snelle ontsluiting naar het Euvelgunnetracé.

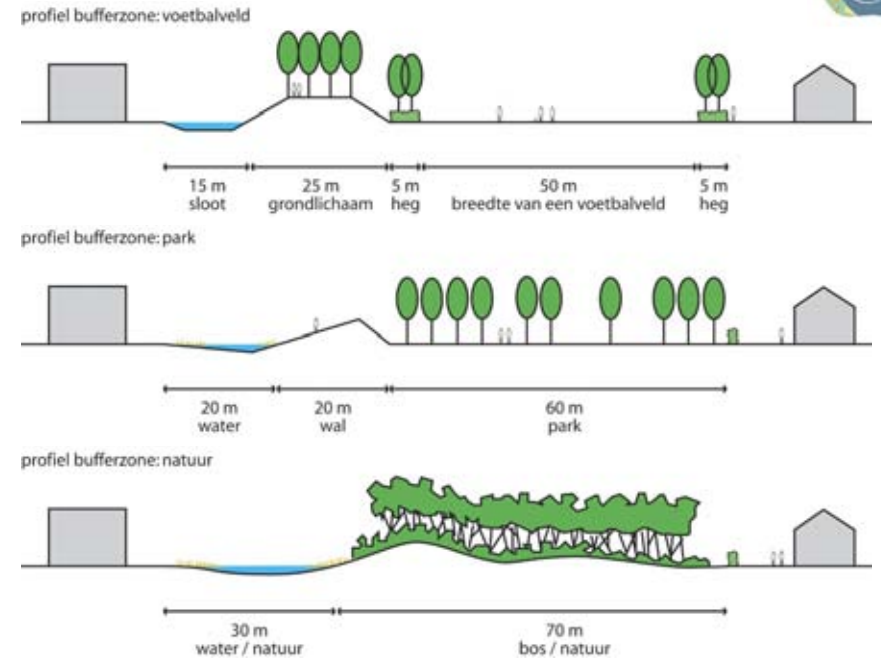
Onder kleinschalige bedrijvigheid moet worden verstaan: kantoorachtige bedrijven, bedrijfsverzamelgebouwen, logistiek en wellicht wat bouwnijverheid. Binnen de bedrijvenclusters komt een zonering zodat in de buurt van de woongebieden eerst de meest kleine en kleinschalige of representatieve bedrijvigheid wordt gevestigd. Dichter bij de snelweg is er dan plaats voor wat grotere, zichtafhankelijke of transportgerichte bedrijvigheid.

De groen-blaauwe bufferzone tussen bestaande en nieuwe bebouwing is globaal 100 meter breed. Zo'n maat is voldoende voor het realiseren van bijvoorbeeld een aarden geluidswal van 5,6 of 7 meter hoog met beplanting en daarnaast een waterpartij met groene oevers, een wandelpad en misschien ook nog wel een apart ruitpad door de groene zone heen. Een andere mogelijkheid kan zijn dat er her en der speelvelden worden aangelegd (een voetbalveld is 50 meter breed en neemt dus maar de helft van de breedte van de bufferzone in). De invullingen zullen zeker niet op alle plekken hetzelfde worden, verschillen zijn juist gewenst.



Fotocollage als impressie van de sfeer van de Olgerweg en de bedrijvenclusters aan de A7





Schetsen van enkele mogelijke invullingen van de bufferzones in het Masterplan



Blauw-groene zone tussen bestaande en nieuwe bebouwing

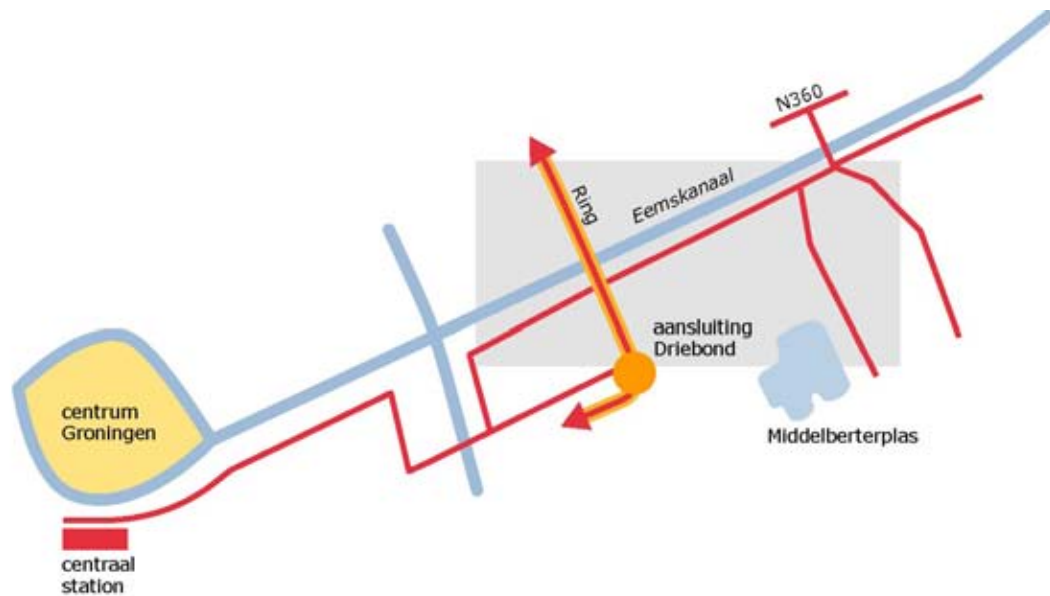


Wonen aan het dorp  
Bedrijvencusters aan het  
Euvelgunnetracé en de A7

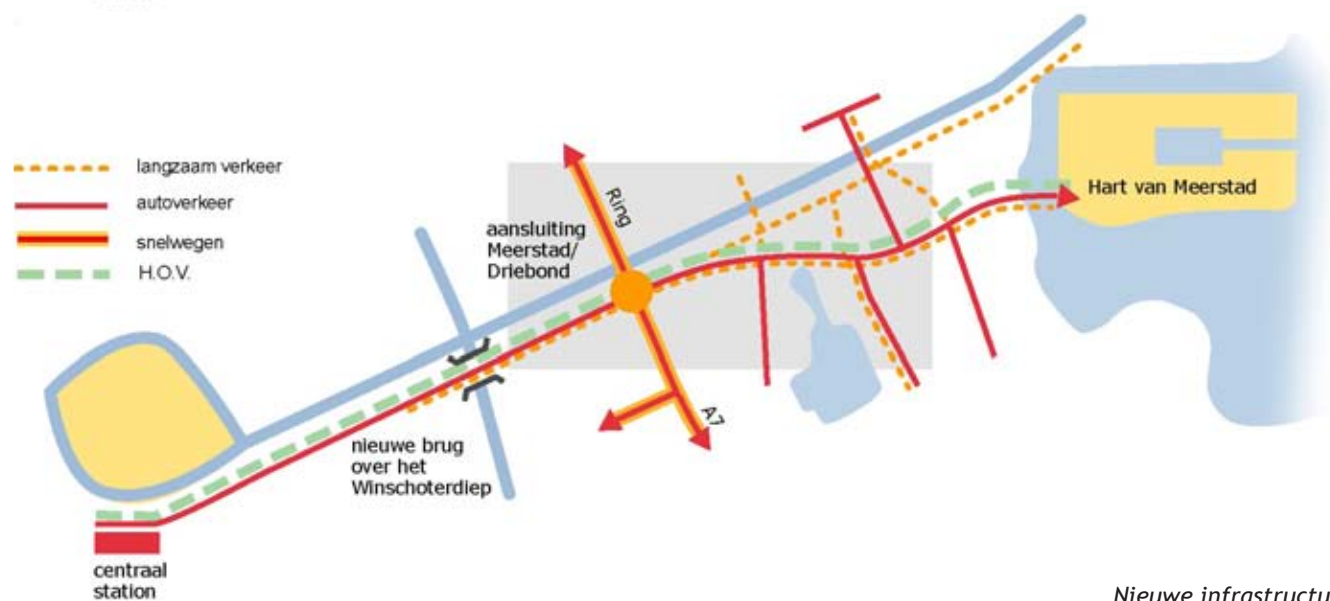


Referenties bij mogelijke inrichtingen van de bufferzones





Huidige situatie



Nieuwe infrastructuur

Als terugvaloptie zal voor het geval bij de uitwerking blijkt dat de hier gepresenteerde voorkeursvariant niet realiseerbaar of om een andere reden niet haalbaar is, een alternatief moeten worden ontwikkeld die aan vergelijkbare eisen moet voldoen ten aanzien van kwaliteit en sociale veiligheid.



Verbinding van Meerstad en stad



## 5.5 Verbindingsplan Eemskanaalzone

### 5.5.1 Tussen Meerstad en stad

#### 5.5.1.1 Positie van de Eemskanaalzone

De verbinding tussen de stad en Meerstad wordt gevormd door wat binnen de gemeente Groningen de Eemskanaalzone wordt genoemd. Deze zone begint bij het deel van de Europaweg dat ligt tussen het kruispunt met de Sontweg en de aansluiting op het Damsterdiep. Daarmee wordt het een vervolg op de verstedelijking die zich de afgelopen jaren heeft voltrokken in de Verbindingskanaalzone. In dit gebied springen vooral het Houtunie-terrein en de IKEA in het oog: het Houtunie-terrein wordt getransformeerd in een stedelijk complex met woningen en in beperkte mate met woon/werkcombinaties; de IKEA krijgt een nieuwe, grotere vestiging op het terrein van de voormalige Veemarkthallen. Via de nieuw aan te leggen Sontbrug over het Winschoterdiep strekt de zone zich uit langs de te revitaliseren woonschepenhaven en de gemeentelijke slibdepots. Hier wordt ook het transferium gerealiseerd. Daarna gaat de Eemskanaalzone onder de oostelijke ringweg door richting het Hart van Meerstad met zijn recreatieve functies.

#### 5.5.1.2 Potentie voor een dynamische suburb

De Eemskanaalzone vormt een vitaal onderdeel van Meerstad. Met de ruimte en vrijheid voor een diversiteit aan functies, de positie tussen binnenstad en het meer, de snelle infrastructuur en het recreatieve landschap ontstaat een gebied waarvan de uitstraling contrasteert met de suburbane woonkwaliteit rond het meer en de hoge stedelijkheid van de stad Groningen. De Eemskanaalzone heeft de potentie een dynamische, suburbane kwaliteit te krijgen. Dynamische functies zoals grootschalig winkelen, overstappunten en openbare voorzieningen werken in deze zone als een motor om de ontwikkelingen die daarna in hetzelfde gebied kunnen volgen aan de gang te brengen.

#### 5.5.1.3 Het programma van Meerstad aan de route van de Eemskanaalzone

Gezien vanuit het programma van Meerstad, worden er aan de verbindingroute dicht bij de oostelijke ringweg een aantal elementen gerealiseerd:

- een compacte suburbane woonbuurt;
- een voorzieningencluster met bijvoorbeeld scholen, crèches en enkele winkels;
- een representatief bedrijvencluster;
- een park tegen de Middelberterplas aan.

Op het oostelijke deel van de slibdepots (de provinciale depots) is er op de langere termijn de mogelijkheid om functies toe te voegen. Hierbij valt te denken aan wooncomplex(en) aansluitend op de bestaande woonfunctie van de woonschepenhaven en commerciële functies. Maar de ecologische functie moet hier op zijn minst als ecologische verbinding gehandhaafd blijven. Dit deel zal qua sfeer een kruising zijn tussen de dynamiek van de gebieden in de Eemskanaalzone (zoals het Houtunie-terrein) en de recreatieve sfeer rondom het Hart van Meerstad.

### 5.5.2 Voorinvesteringen in de route en randvoorwaarden voor nieuwe vestigingen

De Eemskanaalzone is ter hoogte van de Sontweg en Driebondsweg langs de slibdepots bij uitstek geschikt voor een stedelijke transformatie van het bestaande bedrijventerreinenkwartier. Door investeringen in de infrastructuur kan deze zone beter opgenomen worden in het stedelijke weefsel. Nieuwe bruggen als de Berlagebrug, de Sontbrug en enkele kleinere fietsbruggen heffen de barrière op die wordt gevormd door de bestaande drukke en brede auto- en vaarwegen.

Een hoogwaardig openbaarvervoerlijn (bijvoorbeeld een tram) tussen het Centraal Station en het Hart van Meerstad maakt een rechtstreekse en snelle verbinding tussen de binnenstad en het recreatieve centrum aan de oostkant van de stad aantrekkelijk. Deze snelle verbinding (met een groeiend aantal passagiers), gekoppeld aan de ontwikkeling van het Houtunie-terrein en de nieuwe IKEA, zal ook nieuwe randstedelijke voorzieningen in deze zone aantrekken. Grootschalige detailhandel, een langgerekt transferium in de lengterichting van de zone / openbaarvervoeras en aan weerszijden van het Eemskanaal de ontwikkeling van woonlocaties, kunnen als eerste functies aan de route een bruggenhoofd vormen voor de verdere ontwikkeling van de zone.

Om de aanhechting vanuit de stad richting Meerstad te kunnen maken, zal vooral geïnvesteerd moeten worden in infrastructuur. De Eemskanaalzone is weliswaar een lange termijnontwikkeling, maar daarmee wordt tekort gedaan aan de sociale kwaliteit en veiligheid die de ontwikkeling van Meerstad van deze zone vraagt. Er zal veel tijd nodig zijn om een levendig stadsdeel met stadse allure rond de Sontweg en zeker rond de Driebondsweg te creëren, maar dat mag de kwaliteit en beleving van de route tussen het Centraal Station en het Hart van Meerstad niet in de weg staan. De investeringen zullen daarom gericht moeten zijn op:

- de hoogwaardige infrastructuur van openbaar vervoer en kunstwerken als de Sontbrug en het viaduct in de oostelijke ringweg;
- de sociale en veiligheidsaspecten van de route;
- het creëren van een goed vestigingsklimaat voor pioniers (commerciële investeerders) aan de route.

Voorinvestering, bijvoorbeeld door middel van subsidies van de overheden, is noodzakelijk om genoemde kwaliteiten voor Meerstad uit te kunnen ontwikkelen.



## 5.6 Omgeving Harkstede

Harkstede blijft als een herkenbaar dorp behouden in Meerstad. Het dorpshart en de direct aangrenzende bestaande buurtjes worden door toedoen van Meerstad niet gemuteerd. Uiteraard zullen toekomstige ingrepen in het dorp, zoals winkelveorzieningen, horeca en verkeer, op een indirecte wijze aanpassingen vergen die voortkomen uit de ontwikkelingen in Meerstad.

Hoewel het dorpse karakter van Harkstede behouden blijft, zijn er wel woningen gepland aan de noord- en de oostkant van het dorp. Ten noordwesten van Harkstede is ruimte voor wonen aan het meer. Ten oosten, bij het bestaande landbouwgebied, is ruimte voor 'buiten wonen'.

### 5.6.1 Oost-Harkstede

Dit is de enige woonbuurt die direct aan het dorp Harkstede ligt. Hier, tussen Harkstede en het landbouwgebied, wordt een nieuw woonbuurtje gerealiseerd met een gemiddelde dichtheid, passend bij het dorp. In dit buurtje kan een deel van de interne beweging in de woningmarkt van Harkstede opgevangen worden en passend bij het dorp worden gerealiseerd. Het wordt een buurt die direct verbonden is met het dorpshart en waar de woningen in de buitenste rand uitkijken over het landbouwgebied. De bebouwing houdt echter afstand tot het agrarische land door boom- en speelweides aan de rand van de buurt.



Verschillende woonmilieus bij het dorp



Infrastructuur



Fotocollage als impressie van de sfeer van de woonbuurt Oost-Harkstede



## 5.6.2 Harkstede aan het meer

Harkstede kent twee uitbreidingen. De eerste uitbreiding ligt ten noordwesten van Harkstede, tussen het meer en de ecologische zone, en wordt ontsloten door de nieuwe route tussen de Hamweg en de Parkway. Hier komen woningen in een gemiddelde dichtheid. De kant aan het water heeft een dorpsachtig waterfrontje. Verder richten de woningen zich op de ontsluiting parallel aan de oever en naar de ecologische zone. Voor de voetganger en de fietser is er een rechtstreekse verbinding naar het dorp door de natuurzone. De tweede uitbreiding, in het oosten richting het landbouwgebied, wordt beschreven onder Harkstede.



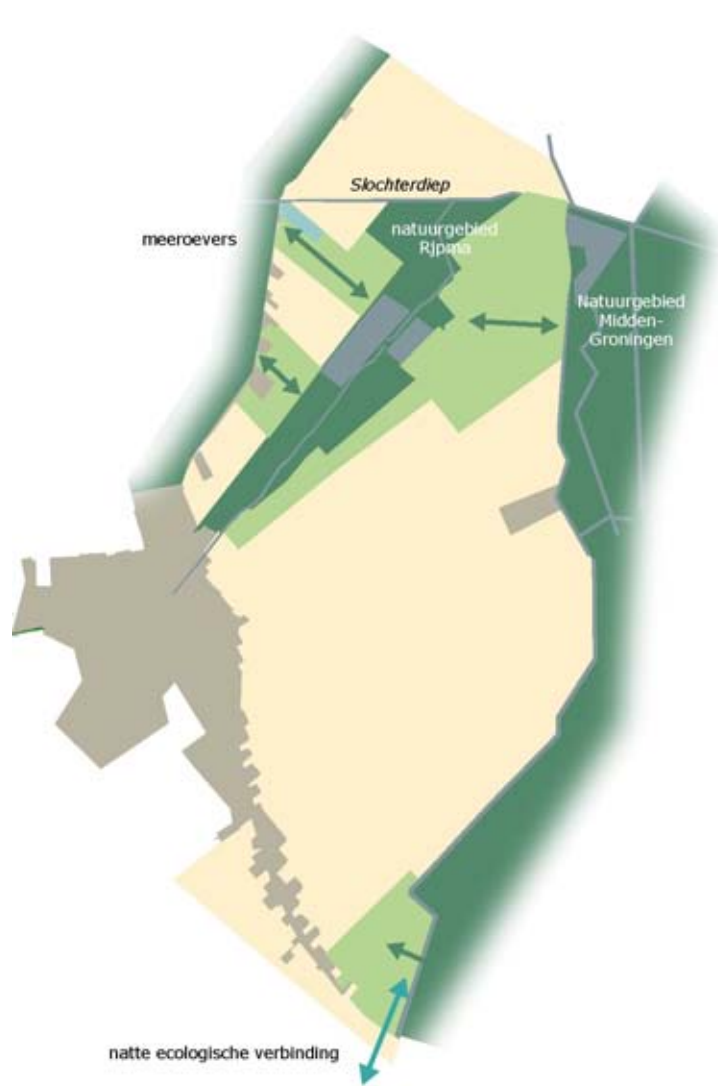
Harkstede aan het meer, links het bestaande dorp



Fotocollage als impressie van de sfeer van Harkstede aan het meer

## 5.7 Buitengebied

84



Ecologische structuur



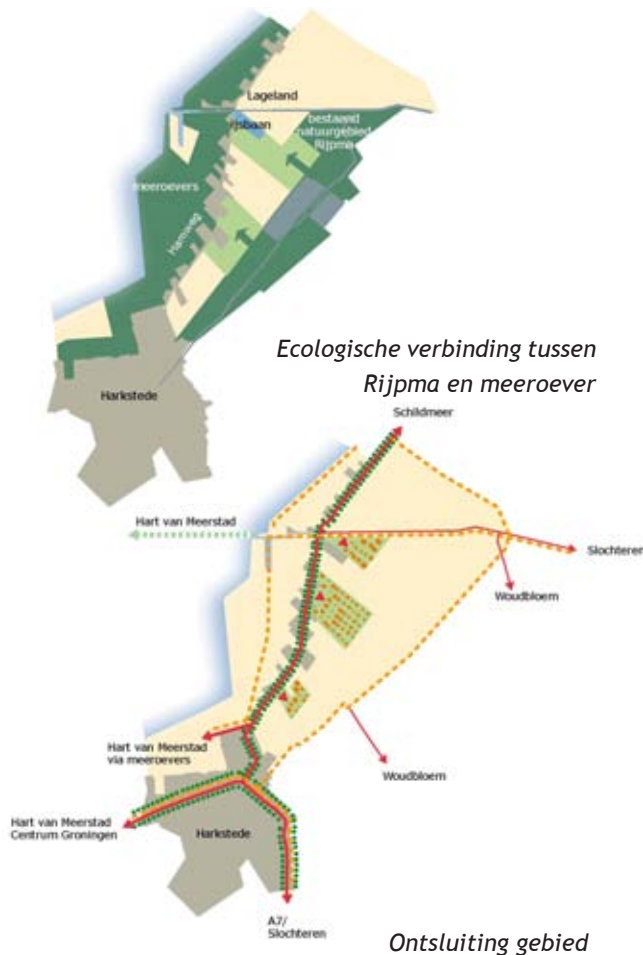
Infrastructuur, wonen en landbouw



### 5.7.1 Woonvelden in de ecologische zone langs de Hamweg

De Hamweg ligt midden in een nieuw natuurgebied. Dit gebied strekt zich uit van de oostelijke oevers van het meer tot en met het Rijkpangebied en verder richting natuurontwikkelingsgebied Midden-Groningen. Tussen de Hamweg en het bestaande Rijkpangebied zijn twee woonvelden gemaakt. Hierin komen woningen in de allerlaagste dichtheid. De woningen zijn individueel van

aard, laag, georiënteerd op het landschap en met veel respect voor ecologie, duurzaamheid en de kwaliteit van de omgeving gebouwd. Door de lage dichtheid zijn de kavels groot. De ontsluitingswegen van de woongebieden zijn smalle paden en onverharde wegen. Voorzieningen zijn er in deze woongebieden niet. Direct achter de ijsbaan aan het Slochterdiep is een nog veel kleiner gebied met woningen gepland, in een even lage dichtheid. Deze plek is gebonden aan Lageland en biedt een beperkte mogelijkheid voor de lokale woningmarkt in en om het dorp.



Fotocollage als impressie van de sfeer van de Woonvelden in de ecologische zone langs de Hamweg



## 5.7.2 Landgoedwonen

Op de rand van natuur en landbouw is ruimte voor een woongebouw van allure in de vorm van een landgoed. Het landgoed omvat een klein privé areaal en een groot openbaar natuurgebied dat onder verantwoordelijkheid van de eigenaar wordt beheerd. Als het landgoed aan de daarvoor geldende criteria voldoet komt de eigenaar in aanmerking voor subsidie voor particulier natuurbeheer. Daarnaast kan het erf direct om het woongebouw nog gronden hebben voor bijvoorbeeld tuinen, moestuinen, een boomgaard of bomenweides, die door de bewoners onderhouden worden.



*Fotocollage als impressie van de sfeer van het Landgoedwonen*





### 5.7.3 Landbouwgebied Woudbloem

Een bijna 550 hectare groot aaneengesloten areaal tussen Woudbloem en Scharmer wordt in het plangebied behouden voor de bestaande agrarische functies. Wanneer op termijn de bedrijfsvoering van de ondernemers verandert, en intensieve melkveehouderij aangevuld wordt met andere agrarische activiteiten, kan dit landbouwgebied tevens meer open worden voor publiek. Vooral nog wordt er van uitgegaan dat de melkveehoudersbedrijven grote kavels grasland beheren, waar alleen over de bestaande wegen openbare doorgang mogelijk is. In dit gebied wordt de Woudbloemlaan van Scharmer naar Woudbloem een belangrijke fietsroute.

### 5.7.4 Natuurlijke Zuidflank

In het uiterste zuidoosten van Meerstad zal tussen het landbouwgebied Woudbloem en het natuurgebied Midden-Groningen circa 40 ha natuur worden ingericht. De inrichting van deze 40 ha draagt bij aan de realisatie van een robuuste ecologische verbindingszone tussen Meerstad en Midden-Groningen enerzijds en het Zuidlaardermeergebied anderzijds. Daarmee wordt de belofte uit de intentieovereenkomst waar gemaakt dat Meerstad een belangrijke schakel wordt in de totale ecologische hoofdstructuur in de regio.



*Fotocollage als impressie van de sfeer van het Landbouwgebied Woudbloem*



*Fotocollage als impressie van de sfeer van de Natuurlijke Zuidflank*

## Verklarende woordenlijst

### EHS

Afkorting van 'Ecologische Hoofdstructuur'. Dit is een netwerk dat in Nederland wordt gecreëerd van aaneengesloten natuurgebieden.

### GIOS

<sup>88</sup> Afkorting van 'Groen In en Om de Stad'. Dit is een programma dat deel uitmaakt van het gezamenlijke groenbeleid van de Ministeries van VROM en LNV voor de 30 grootste steden van Nederland. GIOS bestaat uit groengebieden voor recreatie en gebruik, zoals bossen, natuurgebieden, recreatieplassen en recreatieterreinen, maar ook wandel- en fietspaden van de stad naar het landelijk gebied en tussen de groengebieden, die dagrecreatie mogelijk maken. GIOS kan worden onderverdeeld in 'GIOS-natuur' en 'overig GIOS'. GIOS-natuur heeft een natuurlijk karakter met eventueel recreatief medegebruik; overig GIOS heeft met name een recreatief karakter.

### HOV

Afkorting van 'Hoogwaardig openbaar vervoer'. Meerstad krijgt een aansluiting op het nieuwe HOV-netwerk dat in de regio Groningen-Assen wordt gerealiseerd. Daarbij wordt gedacht aan een tram of aan andere vormen van hoogwaardig vervoer.

### MMA

Afkorting van 'Meest milieuvriendelijk alternatief'. Dit is de variant uit het Milieu Effect Rapport die voor het milieu het beste is.

### MER

Afkorting van 'Milieu Effect Rapport'. In dit rapport zijn de gevolgen van het plan voor het milieu in kaart gebracht. Daarbij werden verschillende varianten met elkaar vergeleken. De variant die het meest milieuvriendelijk is, wordt het 'Meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA) genoemd.

### Natte As

Een samenhangend stelsel van natte natuurgebieden in Nederland, bestaande uit beekdalen, moerassen en meren en hun oeverzones. De Natte As maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS<sup>o</sup>) en loopt van de Biesbosch naar het Lauwersmeer en de Eems in Duitsland. Bij Meerstad dient de Natte As een verbinding tot stand te brengen tussen het Zuidlaardermeergebied en het natuurontwikkelingsgebied Midden-Groningen.

### POP

Afkorting van 'Provinciaal omgevingsplan'.

### VKA

Afkorting van 'Voorkeursalternatief'. Dit is de variant uit het Milieu Effect Rapport die vanuit meerdere aspecten bekeken - en dus niet alleen vanuit het oogpunt van het milieu - de voorkeur heeft.

### Zandopduiking

Dit is een bodemkundige term. Er is hier sprake van zand in de diepere lagen die door veen, klei of andere bodemsoorten heen aan het maaiveld verschijnt. Een zandopduiking is vaak zichtbaar in het landschap. Door de iets hogere ligging zijn de zandopduikingen in het verleden vaak bebouwd en beplant. Daardoor hebben de zandopduikingen nu vaak oude bebouwing en grote, oude bomen.

# Colofon

## Opdrachtgevers

*Provincie Groningen, Gemeente Groningen, Gemeente Slochteren, LNV Noord, Dienst Landelijk Gebied (DLG), Waterschap Hunze & Aa's, Grondbank CV (Koop Holding, Heijmans, BPF Bouw, AM Grondbedrijf)*

## Organisatie

*Projectbureau Meerstad*

## Planvorming

*Landschappelijk en stedenbouwkundig ontwerp van het Masterplan: Bureau Alle Hosper en KCAP*

*MER: Grontmij*

*Streekplanuitwerking: Provincie Groningen*

## Productie

*Huisstijl Meerstad: Fundament All Media*

*Lay-out document Masterplan: Bureau Alle Hosper*

*Tekstredactie: Brouwer+Meijerink (met uitzondering van tekstpassages voortkomend uit letterlijke afspraken)*

*Drukwerk: Letsch Grafisch Bedrijf*

