

MKBA Transformatiegebied Meppel

Economische en maatschappelijke effecten

Opdrachtgever: Gemeente Meppel

Rotterdam, 30 januari 2017



MKBA Transformatiegebied Meppel

Economische en maatschappelijke effecten

Opdrachtgever: Gemeente Meppel

Veronika Brantova
Michel Briene
Joost de Koning

Rotterdam, 30 januari 2017

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 85-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland B.V.
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	13
1.1 Achtergrond en doel	13
1.2 Vraagstelling en werkwijze	14
1.3 Leeswijzer	15
2 Bouwstenen en ontwikkelingsrichtingen Transformatiegebied	17
2.1 Inleiding	17
2.2 Toelichting per bouwsteen	18
2.3 Van bouwstenen naar scenario's	25
3 Economische en maatschappelijke effecten	29
3.1 Inleiding	29
3.2 Type economische en maatschappelijke effecten	29
3.3 Uitwerking effecten per bouwsteen	30
3.3.1 Bouwsteen 1 Gebiedsontsluiting en stadsentree.	30
3.3.2 Bouwsteen 2: Wijziging bevoorrading van Agrifirm	33
3.3.3 Bouwsteen 3: Aanpassing van de milieu-contouren	33
3.3.4 Bouwsteen 4: Toevoegen woningbouw in het gebied	34
3.3.5 Bouwsteen 5: wel of geen (uitbreiding) detailhandel	34
3.3.6 Bouwsteen 6: Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	34
3.3.7 Bouwsteen 7: Opwaardering/aanleg van groen en openbare ruimte	37
3.3.8 Bouwsteen 8: Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	38
3.3.9 Bouwsteen 9: Bevaarbaar water en vaarroutes	39
3.3.10 Bouwsteen 10: Bedrijvigheid	40
3.4 Totaal overzicht bouwstenen	40
3.5 Uitkomsten per ontwikkelingsrichting	42
4 Conclusies en aanbevelingen	43
4.1 Conclusies	43
4.2 Aanbevelingen	44
Geraadpleegde bronnen	45
Bijlagen	46
Bijlage 1 Belangrijkste uitgangspunten ramingen	47

Samenvatting

1 Aanleiding en doel

Transformatiegebied schakel tussen binnenstad en Nieuwveense Landen

Aan de noordzijde van Meppel ligt het zogenaamde Transformatiegebied. Dit gebied vormt de schakel tussen de binnenstad van Meppel en het nieuw te ontwikkelen “Nieuwveense Landen” waarvan de bouw inmiddels van start is gegaan. Bij de vaststelling van de Structuurvisie in november 2013 heeft de raad aangegeven om aan de uitwerking van het Transformatiegebied de hoogste prioriteit te geven. Doel daarbij is om de komende jaren te komen tot een meer aantrekkelijk Transformatiegebied in zowel economische en functionele zin. Het verhogen van de uitstraling van het gebied is een belangrijk onderdeel van het proces.

Vraagstelling

Dit vraagt nadrukkelijker om het maken van goede en afgewogen keuzen, om zodoende de schaarser geworden middelen zo efficiënt en optimaal mogelijk te kunnen inzetten. Om die reden is bij de gemeente Meppel behoefte ontstaan aan inzicht in de te verwachten effecten van de verschillende investeringsopgaven voor het Transformatiegebied. De gemeente Meppel heeft aan Ecorys gevraagd om hiervoor een studie te verrichten met als doel:

1. Het opstellen van een integraal overzicht van de (maatschappelijke) kosten en baten van het project Transformatiegebied.
2. Het formuleren van aanbevelingen gericht op optimalisatie van de plannen.

2 Transformatiegebied in beeld

Huidige situatie

Qua invulling is het Transformatiegebied zeer divers. Er wordt gewoond in de Nieuwveensewedgebuurt en de Watertorenbuurt en er wordt gewerkt op de bedrijventerreinen Steenwijkerstraatweg en Oude Vaart. In het zuidelijke deel is sprake van een mix van wonen, werken, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening. Een belangrijke verkeersader door het gebied is de Steenwijkerstraatweg. Deze weg heeft een ontsluitende functie voor de noordzijde van Meppel.

Ambitie voor Transformatiegebied is meerledig

Voor het Transformatiegebied is sprake van een meerledige ambitie. De aanwezige bedrijventerreinen zijn de oudste van Meppel en verliezen gaandeweg aan aantrekkelijkheid. Om de aanwezige terreinen weer aantrekkelijk te maken zijn nieuwe impulsen nodig. Op het gebied van ontsluiting heeft de Steenwijkerstraatweg in de loop der jaren haar maximale capaciteit aan verkeersbewegingen bereikt. Om te voorkomen dat de toegang van Meppel aan de noordzijde (verder) dichtslibt, zijn nieuwe investeringen noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling op langere termijn te kunnen waarborgen. Het Transformatiegebied is ook de verbindende schakel tussen Nieuwveense Landen en de binnenstad. Voor een optimale ontwikkeling van Nieuwveense Landen is een goede relatie met de binnenstad van groot belang. Dit vraagt eveneens om goede verbindingen en een aantrekkelijke noordelijke stadsentree.

3 Bouwstenen voor gebiedsontwikkeling

Uitwerking ambities in concrete bouwstenen

Om de ambities voor Transformatiegebied verder in te vullen zijn op basis van een tweetal werksessies met de beleidsverantwoordelijken in Meppel en op basis van relevante achtergronddocumenten voor het Transformatiegebied de bouwstenen in beeld gebracht. Voorbeelden van relevante bouwstenen zijn onder andere de wijze van ontsluiting van het gebied en de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen die hiervoor nodig zijn en de wijze waarop (toekomstige) bedrijvigheid een plek kan krijgen in het gebied. Op basis van de bouwstenen zijn enkele scenario's c.q. varianten ontwikkeld om zodoende de speelruimte voor het gebied te kunnen bepalen.

Bouwstenen en type effecten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relevante bouwstenen die in deze studie voor het Transformatiegebied in beschouwing zijn genomen. Per bouwsteen is een nadere aanduiding gegeven van de te verwachten effecten. Voor het in kaart brengen van deze effecten is een tweedeling gehanteerd in financiële effecten (deze gaan gepaard met een tastbare geldstroom en kunnen derhalve bijdragen aan de financiering van de plannen) en bredere economische en maatschappelijke effecten die niet noodzakelijkerwijs gepaard gaan met een financiële geldstroom, maar wel bijdragen aan economische structuurversterking en/ of het welzijn van de bevolking.

Tabel 1 Overzicht financiële en economisch/ maatschappelijke effecten

Bouwstenen		Financieel (opbrengsten)	Economisch en maatschappelijke effecten
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinsten • Verhoging verkeersveiligheid (minder ongelukken) • Afname verkeersoverlast en daaraan gekoppeld verbetering leefbaarheid • Verplaatsing verkeersuitstoot • Versterking vestigingsklimaat
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	Mogelijk (afhankelijk van oplossing): <ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinsten • Verhoging verkeersveiligheid • Verhoging draagvlak
3	Aanpassing milieu-contouren	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelruimte voor initiatieven. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelruimte voor initiatieven.
4	Toevoegen woningbouw in het gebied	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename koopkracht/toonbankbestedingen bewoners
5	Wel of geen (uitbreiding) detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> • Niet van toepassing 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet van toepassing
6	Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename koopkracht werknemers • Toename bestedingen recreant • Toename ligplaatsgelden • Toename werkgelegenheid
7	Opwaardering/ aanleg van groen en openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering omgevingskwaliteit, meerwaarde woningen • Versterking vestigingsklimaat • Toename leefbaarheid en gezondheid

Bouwstenen		Financieel (opbrengsten)	Economisch en maatschappelijke effecten
			(o.a. door toename gebruikswaarde) <ul style="list-style-type: none"> • Toename waterbergend vermogen
8	Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinst fietsers • Vergroten aantrekkingskracht en gebruikswaarde
9	Bevaarbaar water en vaarroutes	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename aantal vaarbewegingen • Toename bestedingen • Toename werkgelegenheid
10	Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename werkgelegenheid • Toename koopkracht • Waardestijging grond

4 Resultaten

Kosten voor gebiedstransformatie wegen op tegen verwachte baten

De uitkomsten van de opgestelde ramingen laten zien dat de kosten voor de realisatie van de bouwstenen in principe over de gehele linie opwegen tegen de te verwachten baten. Bij de opgestelde ramingen moet wel worden bedacht dat niet alle kosten in beeld konden worden gebracht. Zo zijn nog aanvullende kosten noodzakelijk om toeristisch-recreatieve voorzieningen mogelijk te maken en zijn er ook kosten verbonden aan de aanpassing van de milieu-contouren, al zijn deze hoogstwaarschijnlijk beperkt. Een belangrijk uitgangspunt voor de geraamde baten is dat er ook vanuit de markt voldoende vraag moet zijn om het programma te kunnen realiseren. Omdat niet alle benodigde kosten in dit stadium in beeld konden worden gebracht en de marktvrage kan tegenvallen of later kan optreden, moet het berekende saldo als een bovengrens worden gezien.

Vooraf baten door verbeterde verkeersafwikkeling en toename ruimtelijke mogelijkheden

De berekende baten zijn in belangrijke mate toe te schrijven aan een verbeterde verkeersafwikkeling en daarmee samenhangende (op geld gewaardeerde) reistijdwinsten, de verbetering van de verkeersveiligheid en de afname van de verkeersoverlast. Daarnaast vloeien baten voort uit de toegenomen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (met name vanwege de veronderstelde toename van toeristische functies) en vanwege de veronderstelde waardeontwikkeling van de aanwezige woningen als gevolg van extra groen en een toenemende ruimtelijke kwaliteit vanwege o.a. de investeringen in water.

Uitkomsten in breder perspectief

Voor een goede duiding van de uitkomsten moet worden bedacht dat de kosten en baten niet bij dezelfde partijen neerslaan. Kosten zijn bovendien harde euro's terwijl baten met name in relatie tot stadsentree op geld gewaarde reistijdwinsten zijn. In tegenstelling tot de baten die voortvloeien uit de ontstane ontwikkelruimte zijn deze moeilijker af te romen.

Verschillen tussen varianten

Op basis van de onderscheiden bouwstenen is een aantal scenario's c.q. varianten gedefinieerd. In de hoofdtekst worden deze varianten nader uitgewerkt en toegelicht. Optelling van de kosten en baten van alle bouwstenen komt overeen met een volwaardige stadsentree die in een keer wordt aangelegd (variant 2b). Indien de nieuwe stadsentree gefaseerd wordt aangelegd (variant 2a), daalt de contante waarde van de kosten. De baten worden in de gefaseerde variant echter voor een

groot deel wel gerealiseerd. De reistijdwinst, verkeersveiligheid en afname van verkeersoverlast zijn namelijk grotendeels verbonden aan het verleggen van de entree van de Steenwijkerstraatweg naar het Transformatiegebied. Omdat de benodigde investeringen pas later in de tijd plaatsvinden, kan bij een gefaseerde ontwikkeling bovendien beter op veranderende (en nu nog niet te voorziene) omstandigheden worden ingespeeld waardoor risico's zullen afnemen. Hier tegenover staat dat tijdelijke kosten moeten worden gemaakt voor de noodzakelijke tijdelijke verbinding bij de Steenwijkerstraatweg.

Het geraamde saldo neemt af indien de uitkomsten van variant 2b niet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling, maar met een situatie waarbij geen stadsentree wordt gerealiseerd, maar in beperkte mate wel de aanwezige ontwikkelingsmogelijkheden worden benut (variant 1). Ook zonder stadsentree zijn immers (in beperktere mate) ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

5 Aanbevelingen

Gelet op de uitkomsten van de uitgevoerde analyse zijn een aantal aanbevelingen geformuleerd om richting te geven aan de verdere planvorming rondom het Transformatiegebied.

1) *Nadere onderbouwing marktkansen*

Voor de realisatie van een deel van het ruimtelijke programma en het opwaarderen van het Transformatiegebied is de realisatie van de nieuwe stadsentree niet strikt noodzakelijk. Om die reden is het wenselijk om in een vroeg stadium te bezien waar ook nu al ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de bouw van een hotel of een andere leisure functie indien hiervoor inderdaad belangstelling vanuit de markt bestaat en het bieden van ruimte voor de vestiging van nieuwe bedrijvigheid of de herlocatie van bedrijvigheid die elders is gevestigd maar wil/ moet verplaatsen.

2) *Aanscherping plannen*

Uit een vergelijking van de verwachte kosten en opbrengsten blijkt dat de balans voor sommige bouwstenen negatief is. Dat geldt met name voor investeringen in bevaarbaar water en vaarroutes in het gebied. Vanuit dit perspectief is het niet wenselijk om dergelijke investeringen verder door te zetten.

3) *Verminderen risico's door stadsentree later in de tijd te realiseren*

Uit verkeerskundige ramingen blijkt dat de gefaseerde variant van de stadsentree meerwaarde heeft. Er hoeft nog niet geïnvesteerd te worden in een nieuwe brug, terwijl een groot deel van de baten wel gerealiseerd kunnen worden door verlegging van de entree naar het Transformatiegebied. Het is aan te bevelen deze gefaseerde variant nader te onderzoeken.

4) *Zoeken naar passende oplossingen voor problematiek rondom verkeersveiligheid*

Voor een aantal problemen, zoals het conflict van fietsers met vrachtwagens, zijn nog geen passende oplossingen gevonden. Gelet op de mogelijk voordelen bij een wijziging van de situatie is het wenselijk om gezamenlijk met de betrokken partijen een nadere verkenning uit te voeren naar oplossingen die door de betreffende partijen wel realistisch en uitvoerbaar worden geacht.

5) *Benutten recreatieve potentie in breder gebied*

Uit de MKBA blijkt voor het Transformatiegebied en Meppel in het algemeen een grote potentie voor toeristisch recreatieve functies. Deze kansen zijn wellicht groter dan de mogelijkheden in het Transformatiegebied noordelijke stadsentree. Daarom verdient het aanbeveling om voor de realisatie van deze ambitie niet te strikt te kijken naar de begrenzing, maar ook het Transformatiegebied waterentree (Betoneiland, Zwikkerlocatie) hierbij te betrekken.

Tabel 2 Samenvattend overzicht per bouwsteen

Bouwstenen		Toelichting	Kosten	Financiële effecten (opbrengsten) / Economisch en maatschappelijke effecten (baten)	Conclusie
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree	<ul style="list-style-type: none"> Variant 1: bestaande stadsentree Variant 2a: nieuwe stadsentree, gefaseerd Variant 2b: nieuwe stadsentree, volledig 	<ul style="list-style-type: none"> Aanlegkosten Jaarlijks beheer en onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> Geen financiële opbrengsten Reistijdwinsten Verhoging verkeersveiligheid (minder ongelukken) Afname verkeersoverlast en daaraan gekoppeld verbetering leefbaarheid -> verhoging woningwaarde Verplaatsing verkeersuitstoot Versterking vestigingsklimaat 	<ul style="list-style-type: none"> Kosten wegen op tegen baten, alleen al door reistijdwinst Merendeel baten vallen toe aan maatschappij en niet aan initiatiefnemer Kosten nemen af bij gefaseerde ontwikkeling (2a), maar daardoor dalen ook de baten. Zonder stadsentree zijn er geen daarmee verband houdende kosten maar ook geen baten.
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm	Nader onderzoek precieze oplossing	n.t.b.	<ul style="list-style-type: none"> Geen financiële opbrengsten Mogelijke baten (afh. van oplossing): <ul style="list-style-type: none"> Reistijdwinsten Verhoging verkeersveiligheid Verhoging draagvlak 	Nader onderzoek waard
,3	Aanpassing milieu-contouren	Weghalen geluidsbelemmeringen	Aanpassen zonering Geluidsmaatregelen bedrijven	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkelruimte voor initiatieven. 	<ul style="list-style-type: none"> Bouwsteen 3 en 4: Kosten milieu en baten wonen en de afweging hierin ligt bij initiatiefnemer

Bouwstenen	Toelichting	Kosten	Financiële effecten (opbrengsten) / Economisch en maatschappelijke effecten (baten)	Conclusie	
4	Toevoegen woningbouw in het gebied	15 niche woningen	(meerwaarde uitgangspunt)	<ul style="list-style-type: none"> Opbrengsten uit gronduitgifte Toename koopkracht/ toonbankbestedingen bewoners 	
5	Wel of geen (uitbreiding) detailhandel	Geen uitbreiding detailhandel	Niet van toepassing	Niet van toepassing	
6	Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	<ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding ligplaatscapaciteit (handhaven pro Aqua + toename aanlegplaatsen) Vestiging hotel Realisatie stadscamping Multifunctionele voorziening 	(meerwaarde uitgangspunt)	<ul style="list-style-type: none"> Opbrengsten uit gronduitgifte Toename koopkracht werknemers Toename bestedingen recreant Toename ligplaatsgelden Toename werkgelegenheid 	<ul style="list-style-type: none"> Kosten wegen op tegen baten. Ligt bij initiatiefnemer. Aanvullende kosten voor faciliteren? Infrastructuur en openbare ruimte
7	Opwaardering/ aanleg van groen en openbare ruimte	Toevoegen van parkachtige loper rond Mallegat en extra groen in plangebied	<ul style="list-style-type: none"> Aanlegkosten Jaarlijks beheer en onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> Geen financiële opbrengsten Verbetering omgevingskwaliteit, meerwaarde woningen Versterking vestigingsklimaat Toename leefbaarheid en gezondheid (o.a. door toename gebruikswaarde) Toename waterbergend vermogen 	<ul style="list-style-type: none"> Kosten wegen op tegen de baten, alleen al door meerwaarde woningen Kosten gemeente, baten deels ook (OZB), maar vooral elders. Maatschappelijke investering
8	Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	<ul style="list-style-type: none"> Variant A: verbinding Steenwijkerstraatweg Variant B: nieuwe verbinding in plangebied 	<ul style="list-style-type: none"> Aanlegkosten Beheer en onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> Geen financiële opbrengsten Reistijdwinst fietsers Vergroten aantrekkingskracht en gebruikswaarde 	<ul style="list-style-type: none"> Baten nu gerelateerd aan oplossen watertoren voor fiets: baten hoger dan de kosten. Voor verschillen

Bouwstenen		Toelichting	Kosten	Financiële effecten (opbrengsten) / Economisch en maatschappelijke effecten (baten)	Conclusie
					tussenvarianten zie bouwsteen 1
9	Bevaarbaar water en vaarroutes	<ul style="list-style-type: none"> • Toevoegen bevaarbaar water • Herstel grift en bevaarbaar maken voor kleine bootjes 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten toevoegen bevaarbaar water • Kosten openmaken grift en bevaarbaar maken 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten • Toename aantal vaarbewegingen • Toename bestedingen • Toename werkgelegenheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten zijn hoogstwaarschijnlijk relatief hoog en staan in geen verhouding tot de (financiële opbrengsten)
10	Bedrijvigheid	Toevoegen bedrijvigheid zoals watergebonden, niche woon-werk, toeristisch, schuifruimte elders	(meerwaarde uitgangspunt)	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte/ waardestijging grond • Toename werkgelegenheid • Toename koopkracht 	<ul style="list-style-type: none"> • Er is sprake van grotere baten (t.o.v. kosten) bij het toevoegen van bedrijvigheid

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel

Transformatiegebied noordelijke stadsentree

Het Transformatiegebied noordelijke stadsentree ligt tussen de provinciale N375 en de historische en bruisende binnenstad van Meppel. Qua invulling is het Transformatiegebied zeer divers. Er wordt gewoond in de Nijeveensewegbuurt en de Watertorenbuurt en er wordt gewerkt op de bedrijventerreinen Steenwijkerstraatweg en Oude Vaart. In het zuidelijke deel is sprake van een mix van wonen, werken, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening. Een belangrijke verkeersader door het gebied is de Steenwijkerstraatweg. Deze weg heeft een ontsluitende functie voor de noordzijde van Meppel.

Gebied met kansen en knelpunten

Dit diverse gebied kent kansen en knelpunten. Het gebied heeft een bijzondere ligging tussen de provinciale weg en de binnenstad. De Drentse Hoofdvaart loopt door het gebied en biedt als vaarweg unieke kansen langs het water. Kortom: een gebied met potentie! Maar het gebied kent ook opgaven:

- De economische teruggang is zichtbaar in het gebied. Er is behoefte aan een economische impuls.
- Het is een zwaar bedrijventerrein met daarbij horende hinder naar de omgeving, maar die ook deels zijn functie heeft verloren.
- Het gebied is stenig en heeft nauwelijks een openbare functie.
- De capaciteit van het verkeersknooppunt bij de Watertoren is een groeiend probleem. Hierdoor komt door de bereikbaarheid van de Meppeler havens, bedrijventerreinen en de binnenstad in het geding.



Behoeftte aan economische impuls in het gebied

Ambitie voor Transformatiegebied is meerledig

In de Structuurvisie Duurzaam Verbinden (2013) van de gemeente Meppel is de ambitie voor het Transformatiegebied noordelijke stadsentree beschreven. Het gebied wordt een visitekaartje van Meppel: aantrekkelijk en uitnodigend. Met een mix van lichte bedrijvigheid, bijzonder wonen, recreatie en groen. En het gebied draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de stad. Het Transformatiegebied Noordelijke stadsentree wordt een prettige plek om te bezoeken en te verblijven. Het vormt een logische overgang naar de binnenstad en krijgt een Meppels karakter. Door toevoegen van openbaar groen wordt het ook onderdeel van onze groene stad. Kortom: een open en uitnodigend entreegebied.



De nieuwe mix van lichte bedrijvigheid, bijzonder wonen, recreatie en groen levert een afwisselend gebied op. Niet alleen door verschillende functies, maar ook door verschil in vorm en maat. De activiteiten en functies die aan de weg en het water liggen, laten een hoge kwaliteit zien. Er komt ruimte voor nieuwe, duurzame werkgelegenheid. Maar ook ontwikkelruimte voor bestaande bedrijven, zodat zij kunnen blijven investeren en groeien. Ook langs het water liggen kansen. Langs de Drentse Hoofdvaart is ruimte voor op water gerichte functies, zoals bijzonder wonen, lichte bedrijvigheid en waterrecreatie. Hier ligt potentie om een nieuwe aantrekkelijke entree voor watertoeristen te realiseren.

De doorstroming van de provinciale N375 wordt in samenwerking met de provincie verbeterd. De gemeente zet in op een goede bereikbaarheid van stad vanaf deze provinciale weg en onderzoekt of een nieuwe stadsentree door het gebied hiervoor de beste oplossing is.

Maken van goede en afgewogen keuzen noodzakelijk

Bij de vaststelling van de Structuurvisie in november 2013 heeft de raad aangegeven om aan de uitwerking van het Transformatiegebied de hoogste prioriteit te geven. Doel daarbij is om de komende jaren te komen tot een meer aantrekkelijk Transformatiegebied in zowel economische en functionele zin. Het verhogen van de uitstraling van het gebied is een belangrijk onderdeel van het proces. De gemeente kiest voor een faciliterende en stimulerende rol in dit proces. Zij wil samen met bewoners, bedrijven, overheden en organisaties dit gebied transformeren. De gemeente creëert hierbij vooral de randvoorwaarden om de ontwikkeling mogelijk te maken. Dit vraagt nadrukkelijker om het maken van goede en afgewogen keuzen waarop de gemeente wil sturen.

1.2 Vraagstelling en werkwijze

In beeld brengen van kosten en baten van keuzen om ontwikkelrichting te optimaliseren

Om gerichte keuzen te kunnen maken en de ontwikkelrichting voor het Transformatiegebied verder aan te scherpen, is bij de gemeente Meppel behoefte ontstaan aan inzicht in de te verwachten effecten van de mogelijke investeringsopgaven voor het Transformatiegebied. De gemeente Meppel heeft aan Ecorys gevraagd om hiervoor een studie te verrichten met als doel:

- 1) Het opstellen van een integraal overzicht van de (maatschappelijke) kosten en baten van de mogelijke ingrepen in het Transformatiegebied.
- 2) Het formuleren van aanbevelingen gericht op optimalisatie van de ontwikkelrichting.

Instrument hiervoor is een maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA). In een MKBA worden de positieve en negatieve effecten van een project (of beleidsoptie) op de welvaart voor een bepaald gebied (in dit geval Meppel) in beeld gebracht. Het gaat hier niet alleen om financiële

kosten en baten, maar ook om maatschappelijke effecten zoals effecten van een project op geluidsoverlast of bijvoorbeeld natuur en groen die inwoners van Nederland van waarde vinden.

De bouwstenen voor de gebiedsontwikkeling

Om de genoemde vragen te kunnen beantwoorden zijn op basis van een tweetal werksessies met de beleidsverantwoordelijken in Meppel en op basis van relevante achtergronddocumenten voor het Transformatiegebied de bouwstenen in beeld gebracht. Voorbeelden van relevante bouwstenen zijn onder andere de wijze van ontsluiting van het gebied en de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen die hiervoor nodig zijn en de wijze waarop wordt (toekomstige) bedrijvigheid een plek kan krijgen in het gebied.

Van bouwstenen naar scenario's

Op basis van de onderscheiden bouwstenen zijn enkele scenario's ontwikkeld om zodoende de speelruimte voor het gebied te kunnen bepalen. Per onderscheiden bouwsteen en per onderscheiden scenario zijn de kosten en effecten in beeld gebracht. Op basis van deze resultaten zijn vervolgens conclusies en aanbevelingen opgesteld voor de verdere aanpak en ontwikkeling van het Transformatiegebied.

1.3 Leeswijzer

- In **hoofdstuk 2** wordt nader ingegaan op de verschillende bouwstenen die relevant zijn voor de ontwikkeling van het gebied. Op basis van een nadere invulling van deze bouwstenen worden vervolgens enkele alternatieve ontwikkelingsrichtingen voor het gebied geformuleerd.
- De verschillende economische en bredere maatschappelijke effecten die samenhangen met de realisatie van de ontwikkelingsrichtingen worden in **hoofdstuk 3** op een rij gezet. Door deze effecten vervolgens te vergelijken met de noodzakelijke kosten ontstaat een beeld van de kosteneffectiviteit per ontwikkelingsrichting en de onderliggende bouwstenen.
- Op basis van de uitkomsten van de uitgevoerde analyse en de genoemde kosteneffectiviteit worden in **hoofdstuk 4** conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor de verdere aanpak en ontwikkeling van het Transformatiegebied.



2 Bouwstenen en ontwikkelingsrichtingen Transformatiegebied

2.1 Inleiding

Gebiedsafbakening

Het Transformatiegebied grenst aan de noordzijde aan het nieuw te ontwikkelen Nieuweense Landen en aan de zuidzijde aan het centrum van Meppel. Vanwege deze ligging is het Transformatiegebied een belangrijke schakel in de toekomstige ontwikkeling van Meppel. Onderstaand figuur toont schematisch de gebiedsbegrenzing van het gebied.

Figuur 2.1 Ligging en begrenzing Transformatiegebied



Bron: Google Maps

Bouwstenen

Voor het in beeld brengen van de effecten van de investeringsopgave is het van belang om het project goed af te bakenen en de verschillende bouwstenen verder uit te werken. Het doel is de komende jaren te komen tot een meer aantrekkelijk Transformatiegebied in zowel functionele zin als qua uitstraling. De volgende bouwstenen zijn daarbij onderscheiden:

Tabel 2.1 Overzicht bouwstenen voor ontwikkeling Transformatiegebied

Bouwstenen	
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm
3	Aanpassing van de milieu-contouren
4	Toevoegen woningbouw in het gebied
5	Wel of geen (uitbreiding van de) detailhandel
6	Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies
7	Opwaardering/ aanleg van groen en openbare ruimte
8	Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding
9	Bevaarbaar water en vaarroutes
10	Bedrijvigheid

In de volgende paragraaf worden de verschillende bouwstenen nader uitgewerkt. Vervolgens worden de verschillende bouwstenen gecombineerd tot enkele samenhangende ontwikkelingsrichtingen.

2.2 Toelichting per bouwsteen

Bouwsteen 1: Gebiedsontsluiting en stadsentree

De Steenwijkerstraatweg loopt dwars door het Transformatiegebied en is via de Watertoren rotonde verbonden met de N375. De Steenwijkerstraatweg is voor de toegang van Meppel aan de noordzijde van cruciaal belang. In de loop der jaren heeft deze ontsluiting haar maximale capaciteit aan verkeersbewegingen bereikt. Om te voorkomen dat de toegang van Meppel aan de noordzijde (verder) dichtslibt, zijn nieuwe investeringen noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling op langere termijn te kunnen waarborgen. Het Transformatiegebied is ook de verbindende schakel tussen Nieuweense Landen en de binnenstad. Voor een optimale ontwikkeling van Nieuweense Landen is een goede relatie met de binnenstad essentieel. Dit vraagt eveneens om goede verbindingen en een aantrekkelijke noordelijke stadsentree.

Bij de ontwikkeling van het Transformatiegebied worden, naast de autonome ontwikkeling, drie mogelijke varianten bekeken: handhaving van de huidige stadsentree (1) aanleg van een nieuwe stadsentree (gefaseerde aanleg) (2b), of aanleg in een keer van een nieuwe stadsentree (2b).

- *Autonome ontwikkeling*

Bij de ontwikkeling van Nieuweense Landen is het aannemelijk dat in het eindbeeld een westelijke en een oostelijke ontsluitingsweg wordt gerealiseerd. Met deze ontsluiting ontstaat een nieuwe aansluiting op de N375, wat het mogelijk maakt de huidige aantakking van de Watertoren rotonde in noordelijke richting (Nieuwe Nijeveenseweg) in het eindbeeld af te sluiten. In figuur 2.2 is de **autonome ontwikkeling** weergegeven voor de situatie rond het Transformatiegebied.

- *Variant 1: handhaven huidige stadsentree*

In **variant 1** wordt ervan uitgegaan dat geen nieuwe stadsentree wordt gerealiseerd en alleen wordt geïnvesteerd in het verbeteren van de doorstroming van het langzaam verkeer bij de huidige stadsentree. In de huidige situatie nemen of krijgen veel fietsers op de rotonde voorrang, terwijl formeel de prioriteit bij de doorstroming van het autoverkeer ligt.¹ Om de ontsluiting voor het langzaam verkeer te verbeteren hebben de provincie en de gemeente een

¹ Goudappel Coffeng (2010) Aanvullende verkeersstudie Nieuweense Landen

voorkeur voor het realiseren van een fietstunnel onder de N375 om zodoende de doorstroming van het verkeer op de provinciale weg N375 te verbeteren. De investering in deze fietstunnel wordt daarom door de provincie gedaan.

- **Variant 2: nieuwe stadsentree**

In **variant 2a en variant 2b** wordt ervan uitgegaan dat er wel een nieuwe Noordelijke Stadsentree wordt gerealiseerd door het Transformatiegebied. Het gaat daarbij om het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de N375 richting de binnenstad. Over het Meppelerdiep wordt in deze varianten een nieuwe brug gebouwd. In variant 2a wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe Noordelijke Stadsentree gefaseerd wordt aangelegd: in eerste instantie tot het Meppelerdiep (via bestaande Galgenkampsbrug) en later met een nieuwe brug richting de binnenstad. In variant 2b wordt de nieuwe Noordelijke Stadsentree in één keer aangelegd.

De gemeente heeft bij variant 2a en 2b onderzocht of het afsluiten van de aansluiting Zomerdijk op de Steenwijkerstraatweg nodig of wenselijk is. Dit in verband met het beperken van doorgaand verkeer richting de Steenwijkerstraatweg, nu een nieuwe stadsentree de doorgaande functie heeft overgenomen. Uit onderzoek bleek dat deze knip wel mogelijk is, maar niet noodzakelijk. Bovendien past het niet in de visie die verwoord is in het Gemeentelijke Verkeer- en VervoersPlan (GVVP), zoals die in ontwerp gereed is. De knip in de Zomerdijk is daarom niet als uitgangspunt gehanteerd voor deze varianten.

Figuur 2.2 Huidige en toekomstige gebiedsontsluiting en stadsentree Transformatiegebied



Bouwsteen 2: Wijziging bevoorrading van Agrifirm

Binnen de grenzen van het plangebied is het op- en overslagbedrijf van Agrifirm gevestigd. In de huidige situatie zorgt het vrachtverkeer van en naar de locatie aan het Molenpad voor overlast en onveilige situaties onder andere vanwege kruisend fietsverkeer. Om de veiligheid te verhogen en de overlast te verminderen is het denkbaar om de wijze van bevoorrading te wijzigen.

Een mogelijke optie die is onderzocht, is de aanleg van een pijpleiding onder het kanaal vanaf de huidige locatie, waardoor verplaatsing van het laadpunt voor de vrachtwagens naar de overkant van het kanaal mogelijk wordt. Uit een gesprek met het bedrijf is echter gebleken dat een dergelijke maatregel voor het bedrijf niet haalbaar is. Dit om logistieke redenen en vanwege productkwaliteit.

Om de geconstateerde overlast te verminderen zijn wellicht ook andere oplossingen mogelijk. Dergelijke oplossingen zullen leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid en heeft voor het betreffende bedrijf als voordeel dat (afhankelijk van de gekozen oplossing) wachttijden voor vrachtwagens kunnen verminderen en sprake is van een betere doorstroming. Dit is een maatregel die daarom het verder onderzoeken waard is. Daarom zijn bij de effectmeting wel de denkbare baten genoemd.

Bouwsteen 3: Aanpassing van de milieu-contouren

Binnen het afgebakende plangebied is sprake van verscheidene milieucontouren. Relevant hierbij zijn geur en geluid. Bij nieuwe ontwikkelingen in Transformatiegebied moet met deze contouren rekening worden gehouden en dient voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). De ontwikkelruimte in het gebied kan worden vergroot door aanpassingen van de contouren. In beide gevallen is derhalve sprake van een cruciale randvoorwaarde waaraan moet worden voldaan om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken.

Wat betreft geursituatie bleek in 2007 uit onderzoek van Witteveen & Bos (Onderzoek geursituatie Meppel definitief d.d. 14 september 2007) dat met name de geuremissie afkomstig van de Mengvoederindustrie (De Heus, De Valk Wekerom, Agrifirm) en vleesverwerkend bedrijf Vion op dat moment bepalend was voor de geursituatie in Meppel en dat hier ook hinder van werd ondervonden. Vion is inmiddels echter verdwenen en de geuremissie van de mengvoederindustrie is in belangrijke mate beperkt. Voor de mengvoederindustrie geldt ten aanzien van geur dat bestaande bedrijven ten aanzien van geurgevoelige objecten moeten voldoen aan een bepaalde norm. In 2011 is deze norm voor De Heus vastgelegd in een revisievergunning en in 2013 voor De Valk Wekerom. Agrifirm voldoet nog niet aan deze norm. Het voornemen is dat het bedrijf in 2016 maatregelen gaat treffen om de geuremissie te beperken en te gaan voldoen aan de geldende norm. Geur is dan geen belemmering meer voor de verdere ontwikkeling van het Transformatiegebied.

De geluidssituatie is eerder in het kader van de Structuurvisie onderzocht en geactualiseerd. Vanwege de huidige geluidscontouren is woningbouw in de huidige situatie niet mogelijk. Op dit moment is het een geluidgezoneerd bedrijventerrein. Met het wegnemen van de geluidszone wordt een belangrijke randvoorwaarde gecreëerd om wonen mogelijk te maken. Uit onderzoek is gebleken dat de geluidszone kan worden verlegd. Bij woningbouw is daarnaast aanpassing van de geluidscontouren van individuele bedrijven mogelijk aan de orde. De daarmee samenhangende kosten moeten worden opgebracht door de initiatiefnemers.

Bouwsteen 4: Toevoegen woningbouw in het gebied

Binnen het plangebied zijn woningen geconcentreerd in de Nijeveensewegbuurt en de Watertorenbuurt. In totaal wonen circa 700 inwoners in het gebied. Op termijn is het denkbaar om het aantal woningen in het gebied op beperkte schaal uit te breiden op locaties waar dat mogelijk is en wenselijk wordt geacht. Voor de invulling van het woningprogramma zijn vanuit de gemeente de volgende kaders gesteld:

- Eventuele nieuwbouw van woningen mag niet concurrerend zijn met het te realiseren aanbod in Nieuwveense Landen.
- Het woningbouwprogramma voor het Transformatiegebied moet tot een minimum beperkt worden.

Om niet concurrerend te zijn met Nieuwveense Landen en de rest van de stad, wordt vooral ingespeeld op een nichemarkt.² Kansrijk hiervoor is wonen op of aan het water. Wat betreft aantal is in deze MKBA gerekend met maximaal 20 woningen, waarvan 5 woonwerk woningen. Denkbaar is om hiervoor ook gebouwen met andere functies te herbestemmen. Daarnaast is het gebied ook geschikt voor de combinatie woon-werken.

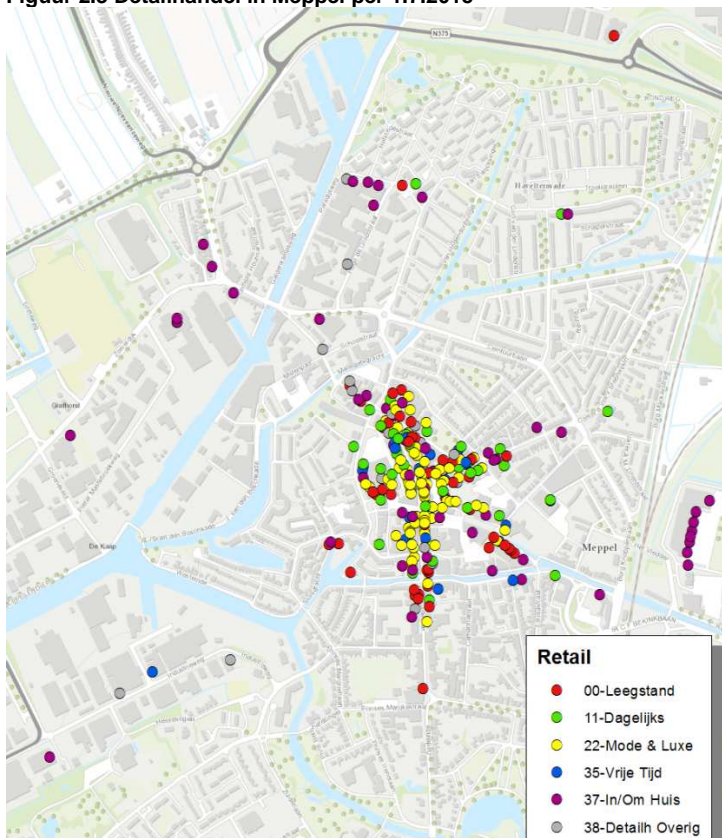
Bouwsteen 5: Wel of geen (uitbreiding van de) detailhandel

In het Transformatiegebied is op beperkte schaal detailhandel gevestigd (figuur 2.3). Het gaat hierbij vooral om bouwmarkten en daaraan gerelateerde winkels op het gebied van meubels,

² Gemeente Meppel (2013) Woonvisie 2015-2020

keukens, vloeren en doe-het-zelf artikelen. Denkbaar is om de detailhandel in het Transformatiegebied verder uit te breiden. Er is echter sprake van een toenemende druk op de positie van de binnenstad van Meppel als regionaal winkelcentrum. Zo constateert WPM in een recente analyse voor de gemeente dat de leegstand van winkels in Meppel weliswaar nog beperkt is, maar in het centrum wel verder oploopt. Supermarkten in de binnenstad willen of gaan verplaatsen, terwijl belangrijke retailers in Meppel (V&D en Scapino) failliet zijn gegaan. Op basis van de huidige inzichten lijkt een dergelijke uitbreiding van het winkelaanbod in het Transformatiegebied niet wenselijk. De Detailhandelsvisie geeft dat op dit moment ook aan. Om die reden zijn eventuele effecten van de uitbreiding van de detailhandel in het Transformatiegebied niet verder in beschouwing genomen.

Figuur 2.3 Detailhandel in Meppel per 1.7.2015



Bron: Locatus verwerkt door Ecorys

Bouwsteen 6: Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies

Meppel zet actief in op het versterken van de toeristisch-recreatieve sector in Meppel. De ambities hiervoor zijn voor de komende jaren vastgelegd in Toeristisch Recreatief OntwikkelingsPlan 2.0 2013-2018. In relatie tot het Transformatiegebied kan hierbij onder andere worden gedacht aan uitbreiding van de ligplaatscapaciteit ten behoeve van de watersport, realisatie van een hotel, vestiging van een stadscamping en de vestiging van een elkweervoorziening.

- **Uitbreiding van de ligplaatscapaciteit (Pro Aqua)**

In de huidige situatie is het vaartoerisme een belangrijke onderdeel van deze sector. Vanwege de nieuwe vaarverbinding Hoogeveense Vaart en het traject Erica – Ter Apel zal het aantal vaartoeristen verder kunnen uitbreiden omdat hierdoor meer toeristen vanuit Duitsland worden getrokken en meer mensen een rondje Drenthe willen varen. Meppel wil op dit potentieel inspelen door de bereikbaarheid van Meppel te versterken, en de faciliteiten en het aantal

overnachtingsplekken voor vaartoeristen uit te breiden. Het Transformatiegebied biedt mogelijkheden voor aanleg van kleinschalige aanlegplaatsen en inzet van de huidige jachthaven. De routing naar de binnenstad voor langzaam verkeer is hierbij wel een aandachtspunt.

- **Vestiging hotel**

In het Toeristisch Recreatief OntwikkelingsPlan 2.0 2013-2018 wordt benadrukt dat het verblijfsrecreatie in Meppel nog marginaal is ontwikkeld. Er wordt gesignaleerd dat Meppel over weinig kwalitatief goede overnachtingsmogelijkheden beschikt hetgeen ook zichtbaar is in de cijfers. Om het aantal overnachtingsmogelijkheden in Meppel uit te breiden kan onder andere worden gedacht aan de realisatie van een hotel in het Transformatiegebied, vanwege de ligging ten opzichte van het (recreatieve) vaarwater, ontsluitingswegen en de binnenstad. Met name vanuit bedrijfseconomische redenen zou het hotel een bepaalde minimum omvang moeten hebben. In de ramingen gaan we uit van circa 60 tot 70 kamers.

- **Realisatie stadscamping**

Om de verblijfs capaciteit in Meppel verder uit te breiden kan ook worden gedacht aan de realisatie van een nieuwe stadscamping. Het Transformatiegebied biedt hiervoor mogelijkheden.

- **Multifunctionele voorziening**

Het Transformatiegebied biedt in principe ook mogelijkheden voor de vestiging van een (multifunctionele) elkweervoorziening voor bijvoorbeeld de organisatie van evenementen in combinatie met dagrecreatie en horeca. De komst van een dergelijke voorziening draagt bij aan het versterken van de positie van de binnenstad en het stimuleren van het meerdaags toeristisch verblijf in de gemeente..

Naast de genoemde permanente voorzieningen zal ook ruimte worden gegeven aan tijdelijke (recreatieve) initiatieven, zoals een pop up evenement, een tijdelijk terras aan het water, of de verhuur van bootjes.

Bouwsteen 7: Opwaardering/ aanleg van groen en openbare ruimte

Om de gewenste transformatie van het gebied vorm te geven is het noodzakelijk om te investeren in groen en het opwaarderen van de openbare ruimte. De Structuurvisie en de Kadernotitie 'Zo doen we Groen' geeft handreikingen wat daarvoor nodig is.

- **De volgende groenvoorzieningen worden daarbij sowieso gerealiseerd (autonome situatie):**

- Een groene stadsentree, dus ruimte voor een groene invulling langs de nieuwe dan wel huidige stadsentree. Betekent realisatie van minimaal een meter of 10 groenvoorzieningen aan weerszijden.
- Uitbouwen van de robuuste groenblauwe structuur tussen Drentse Hoofdvaart en Parkzone Nieuweense Landen (zie ook punt 8. langzaam verkeer).
- Groene verblijfsruimte langs water, recreatieve functies en wonen. Hoe meer woningen/ inwoners, hoe meer groen.
- 10% van het verhard oppervlak is ruimte voor water (dus onverhard, groen of water waar een waterschijf op geborgen kan worden).

- **Uitbreiding van het pakket aan groenvoorzieningen met:**

- Een parkachtige loper Mallegat-Schoolstraat waarmee ook invulling wordt gegeven aan de opgave om park toe te voegen in het noordelijk centrumgebied en een start wordt gemaakt

met de gewenste robuuste groenblauwe structuur vanaf de binnenstad door het Transformatiegebied en parkzone Nieuwveense Landen naar buitengebied.

- Het toevoegen van meer groen in het Transformatiegebied waardoor het groene raamwerk robuuster wordt. Dit kan bijvoorbeeld door: meer ruimte voor groen te reserveren langs stadsentree en water, 15% van het verhard oppervlak beschikbaar stellen voor ruimte voor water en het vergroten van het kroonoppervlak van bomen ten opzichte van de huidige omvang per inwoner.

Bouwsteen 8: Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding

De Structuurvisie en de kadernotitie "Zo doen we Groen" geeft als ambitie dat vanaf de binnenstad tot het buitengebied een robuuste groenblauwe structuur aanwezig is, waar langs je kunt wandelen (en soms fietsen). In het Transformatiegebied is daarom één van de opgaven om een nieuwe groene verbinding te maken tussen Drentse Hoofdvaart en de toekomstige parkzone Nieuwveense Landen, in combinatie met een langzaam verkeerroute.

De situering voor het maken van een nieuwe groene (langzaam verkeer) verbinding hangen samen met de keuze voor wel of geen nieuwe stadsentree.

- **Variant A: Verbinding langs Steenwijkerstraatweg** (*bij nieuwe Stadsentree, zie ook variant 2a en 2b bij bouwsteen 1*)

Bij een nieuwe stadsentree wordt de Steenwijkerstraatweg tussen de watertoren en Galgkampsbrug afgewaardeerd tot fietspad in combinatie met een parallelweg voor aanwonenden. Doordat het wegprofiel versmald, levert dit ruimte voor groen op. Zo ontstaat langs de Steenwijkerstraatweg de gewenste groene structuur, met ruimte voor fietser en wandelaar.

- **Variant B: Nieuwe verbinding Transformatiegebied** (*bij handhaving huidige stadsentree, zie ook variant 1 bij bouwsteen 1*)

De Steenwijkerstraatweg blijft stadsentree, maar ook de hoofdontsluiting voor fietsers. De groene structuur moet dan elders in het Transformatiegebied worden gevonden, in combinatie met een wandelverbinding. Hiervoor is de bestaande fietsoversteek over de N375 te gebruiken om richting het buitengebied te komen. Locatie van de groene verbinding is afhankelijk van de verdere invulling, maar ligt logisch in de buurt van woon- en recreatieve functies (multifunctionele invulling).

Bouwsteen 9: Bevaarbaar water en vaarroutes

Om de watersport in Meppel verder te stimuleren zijn er verschillende ideeën voor vergroting van het bevaarbaar water. Relevant zijn:

- **Toevoegen bevaarbaar water (scheepvaart)**, als instekers vanaf Drentse Hoofdvaart
 - in de Oude Vaart
 - in Vion/HIAB terrein

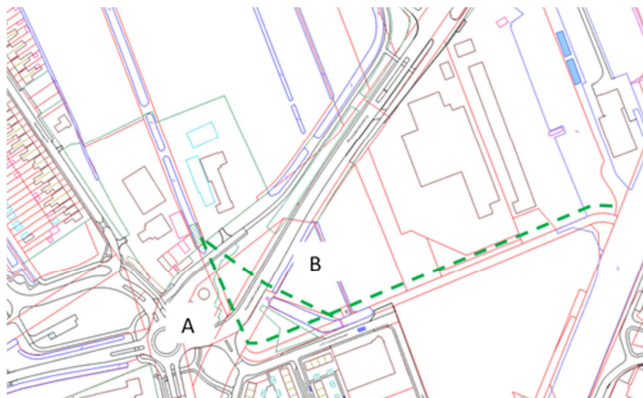
We gaan er hierbij vanuit dat dit onderdeel uitmaakt van initiatieven en de kosten dus ook door de initiatiefnemer wordt gedragen.

- **Herstel grift en het bevaarbaar maken voor kleine bootjes**

- volgens historische tracé (A)
- of volgens huidige tracé (B)

Dit beschouwen we als algemene voorziening (ontwikkeling openbare ruimte). De kosten kunnen voor rekening komen van de overheden, maar ook van initiatiefnemers.

De grift ligt tot de Steenwijkerstraatweg in het peilvak Meppelerdiep, dus er hoeft in dit gebied geen hoogteverschil overbrugd te worden. Het huidige tracé is voorzien van duikers onder de verharding, o.a. onder het VION terrein en de Steenwijkerstraatweg. Het oude historische profiel is niet meer herkenbaar in het gebied.



Het (voor kleine boten) bevaarbaar maken van de grift van tot in Nieuwveense Landen wordt in deze studie niet meegenomen. In het kader van Nieuwveense Landen is door Grontmij een studie voor een vergelijkbaar tracé bekeken. De kosten van het overbruggen van het peilverschil door een sluis, plus het passeren van de Steenwijkerstraatweg en parallelweg zijn aanzienlijk.

Verder zijn er effecten vanwege:

- hydrologische consequenties;
- bodemvervuiling, kabels en leidingen;
- beperkingen t.a.v. ontwikkeling (verkaveling);
- ruimtebeslag (niet uitgeefbaar);
- effect op omgevingskwaliteit.

Bouwsteen 10: Bedrijvigheid in het Transformatiegebied

Binnen het Transformatiegebied liggen de bedrijventerreinen Steenwijkerstraatweg en Oude Vaart. Verspreid over het gebied is daarnaast ook sprake van andere vormen van bedrijvigheid. De genoemde bedrijventerreinen in het gebied behoren tot de oudste van Meppel en verliezen gaandeweg hun aantrekkelijkheid en er is sprake van onbenutte terreinen en leegstand. Om die reden is een nieuwe impuls noodzakelijk onder andere door delen van het bedrijventerrein een nieuwe invulling te geven. Te denken is aan een toevoeging van nieuwe vormen van bedrijvigheid, zoals:

- Passende bedrijvigheid, die een bijdrage levert aan duurzame werkgelegenheid en past bij de identiteit van dit gebied.
- Ontwikkeling bedrijvigheid in de nautische sector.
- Ontwikkeling van nieuwe zichtlocaties aan zowel weg als water.
- Niche wonen/werken aan water, maar niet concurrerend met Oevers E.
- Toeristisch recreatieve voorzieningen (zie bouwsteen 6)
- Het aanbieden van schuifruimte in het Transformatiegebied voor bedrijfsterreinen elders in Meppel om uitbreidingen van bedrijven te kunnen realiseren, gekoppeld aan de uitbreidingslocatie Noord III.

Randvoorwaarde is dat de nieuwe bedrijvigheid geen belemmering is voor andere gewenste functies, zoals wonen (zie bouwsteen 2). Uitgangspunt is daarom bedrijvigheid in milieucategorie tot maximaal categorie 3 (of een vergelijkbare uitstraling), met uitzondering van een aantal bestaande bedrijven in het gebied, zoals scheepswerf en veevoederfabriek.

2.3 Van bouwstenen naar scenario's

De onderscheiden bouwstenen kunnen worden opgeschaald naar verschillende scenario's. Maatgevend hiervoor zijn de verschillende opties die zijn gepresenteerd voor de (aanpassing van de) gebiedsontsluiting en de (nieuwe) stadsentree. De nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden nemen het sterkst toe indien de nieuwe stadsentree wordt gerealiseerd.

In onderstaande tabel is per variant aangegeven op welke wijze de betreffende bouwsteen is ingevuld. De belangrijkste verschillen hebben betrekking op bouwsteen 1 "gebiedsontsluiting en stadsentree". Omdat investeringen in een nieuwe gebiedsontsluiting en stadsentree ook bijdragen aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, is bij de invulling van de varianten aangenomen dat het ruimtelijk programma navent zal toenemen.

Tabel 2.2 Overzicht bouwstenen voor ontwikkeling Transformatiegebied

Bouwstenen		Ontwikkelingsrichting		
		Autonome ontwikkeling	Variante 1	Variante 2a + 2b
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe ontsluitingsweg Nieuwveense Landen 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe ontsluitingsweg Nieuwveense Landen Aanpassing ontsluiting langzaam verkeer d.m.v. fietstunnel 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe ontsluitingsweg Nieuwveense Landen Aanpassing ontsluiting langzaam verkeer d.m.v. fietstunnel Uitbreiding nieuwe Noordelijke Stadsentree richting Meppelerdiep (inclusief nieuwe brug)
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm	<ul style="list-style-type: none"> Niet wenselijk voor Agrifirm 	<ul style="list-style-type: none"> Niet wenselijk voor Agrifirm 	<ul style="list-style-type: none"> Niet wenselijk voor Agrifirm
3	Aanpassing milieucoutouren	<ul style="list-style-type: none"> Aanpassing is randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> Aanpassing is randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> Aanpassing is randvoorwaarde voor verdere ontwikkeling
4	Wel of geen woningbouw in het gebied	<ul style="list-style-type: none"> Geen woningbouw 	<ul style="list-style-type: none"> Realisatie (vanaf 2019) van circa 20 woningen in nichemarkten op/ aan het water (waarvan 5 woon-werk) 	<ul style="list-style-type: none"> Realisatie (vanaf 2019) van circa 20 woningen in nichemarkten op/ aan het water (waarvan 5 woon-werk)
5	Wel of geen (uitbreiding van de) detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> Geen uitbreiding detailhandel 	<ul style="list-style-type: none"> Geen uitbreiding detailhandel 	<ul style="list-style-type: none"> Geen uitbreiding detailhandel
6	Wel of niet toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	<ul style="list-style-type: none"> Realisatie stadscamping 	<ul style="list-style-type: none"> Realisatie stadscamping Uitbreiding ligplaatscapaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> Realisatie stadscamping Uitbreiding ligplaatscapaciteit Realisatie hotel Realisatie elkweervoorziening Realisatie evenementenlocatie
7	Opwaardering/ aanleg van groen en openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> Opwaarderen openbare ruimte (o.a. groen stadsentree). 	<ul style="list-style-type: none"> Opwaarderen openbare ruimte (o.a. groen stadsentree). 	<ul style="list-style-type: none"> Opwaarderen openbare ruimte (o.a. groen stadsentree). Realisatie parkachtige loper Mallegat-Schoolstraat

Bouwstenen		Ontwikkelingsrichting		
		Autonome ontwikkeling	Variant 1	Variant 2a + 2b
8	Realisatie van langzaam verkeer verbinding	<ul style="list-style-type: none"> Handhaving huidige stadsentree (zie ook variant 1a bij bouwsteen 1) . Steenwijkerstraatweg blijft stadsentree, maar ook de hoofdontsluiting voor fietsers. De groene structuur moet elders in gebied worden gevonden. 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe verbinding Transformatiegebied.. Steenwijkerstraatweg blijft stadsentree(zie ook variant 1a bij bouwsteen 1), maar ook de hoofdontsluiting voor fietsers. De groene structuur moet elders in gebied worden gevonden. 	<ul style="list-style-type: none"> Toevoegen meer groen waardoor groene raamwerk robuuster wordt. Verbinding Steenwijkerstraatweg. Realisatie Nieuwe Stadsentree (zie ook variant 1b bij bouwsteen 1), afwaardering Steenwijkerstraatweg tot fietspad en parallelweg voor aanwonenden. Vrijkomende ruimte wordt benut voor gewenste groene structuur.
9	Bevaarbaar water en vaarroutes	<ul style="list-style-type: none"> Geen toevoeging bevaarbaar water 	<ul style="list-style-type: none"> Toevoegen bevaarbaar water (scheepvaart), als instekers vanaf Drentse Hoofdvaart. Herstel grift en het bevaarbaar maken voor kleine bootjes. 	<ul style="list-style-type: none"> Toevoegen bevaarbaar water (scheepvaart), als instekers vanaf Drentse Hoofdvaart Herstel grift en het bevaarbaar maken voor kleine bootjes.
10	Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe en andere vormen van bedrijvigheid in milieucategorie tot maximaal cat. 3 Aanbieden voor bedrijfsterreinen elders in Meppel om uitbreidingen van bedrijven te kunnen realiseren, gekoppeld aan uitbreidingslocatie Noord III. 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe en andere vormen van bedrijvigheid in milieucategorie tot maximaal cat. 3 Aanbieden voor bedrijfsterreinen elders in Meppel om uitbreidingen van bedrijven te kunnen realiseren, gekoppeld aan uitbreidingslocatie Noord III. Ontwikkeling bedrijvigheid in nautische sector als onderdeel van “waterkwartier” Ontwikkeling nieuwe zichtlocaties aan zowel weg als water. Niche wonen/werken aan water, geen concurrentie Oevers E 	<ul style="list-style-type: none"> Nieuwe en andere vormen van bedrijvigheid in milieucategorie tot maximaal cat. 3 Aanbieden voor bedrijfsterreinen elders in Meppel om uitbreidingen van bedrijven te kunnen realiseren, gekoppeld aan uitbreidingslocatie Noord III. Ontwikkeling bedrijvigheid in nautische sector als onderdeel van “waterkwartier” Ontwikkeling nieuwe zichtlocaties aan zowel weg als water. Niche wonen/werken aan water, geen concurrentie Oevers E

3 Economische en maatschappelijke effecten

3.1 Inleiding

De verschillende economische en bredere maatschappelijke effecten die samenhangen met de realisatie van de benoemde bouwstenen en ontwikkelingsrichtingen worden in dit hoofdstuk verder uitgewerkt. Allereerst worden in **paragraaf 3.2** per bouwsteen de verschillende type effecten benoemd. De verschillende effecten worden vervolgens in **paragraaf 3.3** per bouwsteen nader toegelicht en gekwantificeerd. In **paragraaf 3.4** is een samenvattend overzicht opgenomen van de kosten en baten per bouwsteen. In **paragraaf 3.5** worden de uitkomsten geaggregeerd naar de onderscheiden ontwikkelingsrichtingen. In de **bijlagen** is een overzicht opgenomen van de belangrijkste aannamen en veronderstellingen.

3.2 Type economische en maatschappelijke effecten

Voor het in kaart brengen van de effecten is een tweedeling gehanteerd in financiële effecten (deze gaan gepaard met een tastbare geldstroom en kunnen derhalve bijdrage aan de financiering van de plannen) en bredere economische en maatschappelijke effecten die niet noodzakelijkerwijs gepaard gaan met een financiële geldstroom, maar wel bijdragen aan economische structuurversterking en/ of het welzijn van de bevolking. In onderstaande tabel wordt per bouwsteen aangegeven welk type effecten relevant zijn.

Tabel 3.1 Overzicht financiële en economisch/maatschappelijke effecten

Bouwstenen		Financieel (opbrengsten)	Economisch en maatschappelijke effecten
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinsten • Verhoging verkeersveiligheid (minder ongelukken) • Afname verkeersoverlast en daaraan gekoppeld verbetering leefbaarheid • Verplaatsing verkeersuitstoot • Versterking vestigingsklimaat
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële opbrengsten 	Mogelijk (afhankelijk van oplossing): <ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinsten • Verhoging verkeersveiligheid • Verhoging draagvlak
3	Aanpassing milieu-contouren	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelruimte voor initiatieven. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelruimte voor initiatieven.
4	Toevoegen woningbouw in het gebied	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename koopkracht/toonbankbestedingen bewoners
5	Wel of geen (uitbreiding) detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> • Niet van toepassing 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet van toepassing
6	Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	<ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten uit gronduitgifte 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename koopkracht werknemers • Toename bestedingen recreant • Toename ligplaatsgelden • Toename werkgelegenheid
7	Opwaardering/ aanleg van	<ul style="list-style-type: none"> • Geen financiële 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering omgevingskwaliteit,

Bouwstenen		Financieel (opbrengsten)	Economisch en maatschappelijke effecten
	groen en openbare ruimte	opbrengsten	meerwaarde woningen <ul style="list-style-type: none"> • Versterking vestigingsklimaat • Toename leefbaarheid en gezondheid (o.a. door toename gebruikswaarde) • Toename waterbergend vermogen
8	Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	• Geen financiële opbrengsten	• Reistijdwinst fietsers • Vergroten aantrekkingskracht en gebruikswaarde
9	Bevaarbaar water en vaarroutes	• Geen financiële opbrengsten	• Toename aantal vaarbewegingen • Toename bestedingen • Toename werkgelegenheid
10	Bedrijvigheid	• Opbrengsten uit gronduitgifte	• Toename werkgelegenheid • Toename koopkracht

3.3 Uitwerking effecten per bouwsteen

In de volgende sub paragrafen worden de effecten per bouwsteen successievelijk uitgewerkt. Per bouwsteen wordt daarbij nadere ingegaan op de benoemde effecten. Voor zover mogelijk zijn deze effecten ook gekwantificeerd en gemonetariseerd. Voor een overzicht van de gehanteerde randvoorwaarden en uitgangspunten van de berekening wordt verwezen naar bijlage 1 van dit rapport.

3.3.1 *Bouwsteen 1 Gebiedsontsluiting en stadsentree.*

De beoogde transformatie omvat een nieuwe gebiedsontsluiting, die tevens een nieuwe noordelijke stadsentree kan vormen. Dit vraagt investeringen, maar levert ook baten op. De effecten die naar verwachting optreden zijn reistijdwinsten voor de weggebruikers, een verhoging van de verkeersveiligheid (minder ongelukken), een afname van de verkeersoverlast (hetgeen leidt tot een verbetering van de leefbaarheid) en een verbetering van het vestigingsklimaat.

Kosten

De kosten voor de stadsentree (in geheel, dus inclusief brug) worden in een door Arcadis opgestelde grondexploitatie (2013) geraamd op circa 17,8 miljoen euro. Om rekening te houden met de jaarlijkse kosten voor onderhoud is hierboven gerekend met een jaarlijkse opslag van 2% op de aanvangsinvestering.

Reistijdwinsten

Momenteel zijn er meerdere verkeersknelpunten. Er is sprake van een verkeersknelpunt bij de rotonde bij de Watertoren. Dat komt door een combinatie van een rotonde met te weinig capaciteit en fietsers die op de rotonde voorrang nemen of krijgen, terwijl formeel de prioriteit bij de doorstroming van het autoverkeer ligt.³ Daarnaast is er in de huidige situatie een tekort aan capaciteit aan de noordwestzijde van de stad om de doorstroming van het verkeer te faciliteren. Er wordt verwacht dat in de komende jaren de verkeersdruk nog verder zal groeien door een toename van transportbewegingen vanuit en naar de haven en de groei van Nieuwveense Landen. We voorzien dat met het realiseren van de nieuwe Noordelijke Stadsentree het grootste verkeersknelpunt binnen de gemeente Meppel bij de watertoren opgelost wordt. Bij de huidige stadsentree zijn deze mogelijkheden beperkter.

³ Goudappel Coffeng (2010), Aanvullende verkeersstudie Nieuwveense Landen

Met het realiseren van een nieuwe Noordelijke Stadsentree wordt een directe infrastructurele verbinding tussen Nieuwveense Landen en de binnenstad gemaakt. Dit betekent een betere bereikbaarheid van de binnenstad; van woningen, winkels en het historische centrum. Daarnaast is het voorzien dat door het aanleggen van een nieuwe Stadsentree de haven, bedrijfsterreinen en particuliere bedrijven in het Transformatie gebied profiteren van een betere aansluiting met de provinciale weg N375.

Doordat met de ingreep het aantal verkeersknelpunten afneemt en de doorstroming wordt verhoogd, treden er reistijdwinsten op bij de weggebruikers. Deze reistijdwinsten zijn gebaseerd op de verkeersstudie uitgevoerd door BVA (Variantenstudie Verkorte Oostelijke Ontsluiting, 2015) en vervolgens vertaald naar reistijdbaten in de MKBA. In de Variantenstudie van BVA is de autonome situatie onder meer vergeleken met de situatie met nieuwe stadsentree.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het berekenen van de reistijdwinsten:

- In de Variantenstudie van BVA is de ontwikkeling van de reistijden op de route N375 (oost-west) onderzocht. De te verwachte reistijden voor de autonome situatie komt overeen met gemiddeld circa 225 seconden voor het afgebakende onderzoeksgebied. Met een nieuwe stadsentree daalt deze reistijd naar circa 50 seconden. Dat is een reductie van 175 seconden. We rekenen met afgerond 2,5 minuut als voorzichtige inschatting.
- De verkeersintensiteit van de nieuwe noordelijke stadsentree-route is geraamd op 12.000 voertuigen per dag (prognose 2030). Verondersteld wordt dat in de autonome situatie een zelfde aantal voertuigen passeert. De ontwikkeling van Nieuwveense Landen is hierin meegenomen.
- De gemiddelde reistijdwaardering in euro's per voertuig is gelijk aan 15 euro per uur.
- De berekening is gebaseerd op 260 werkdagen waarop de berekende vertraging van toepassing is.

Verhoging van de verkeersveiligheid (minder ongelukken)

De huidige stadsentree, gevormd door de Steenwijkerstraatweg, kent enkele onveilige situaties. Zoals eerder aangegeven, nemen of krijgen veel fietsers op de rotonde bij de Watertoren voorrang, terwijl formeel de prioriteit bij de doorstroming van het autoverkeer ligt. Daarnaast loopt de stadsentree door een bewoonde wijk waar twee voetgangersoversteekplaatsen op de Steenwijkerstraat zijn, evenals een fietsersoversteek. De nieuwe Noordelijke Stadsentree zal door een gebied lopen met een mix van woon- en werkfuncties. Er zijn daarom waarschijnlijk geen voetgangersoversteekplaatsen noodzakelijk, er wonen immers minder mensen. We verwachten dat de verkeersveiligheid zal verbeteren vanwege de infrastructurele aanpassingen en de realisatie van de nieuwe Noordelijke stadsentree.

Er zijn geen concrete cijfers beschikbaar over de huidige verkeersveiligheid. Aangenomen wordt dat de veiligheid toeneemt met een nieuwe stadsentree, omdat het gaat om een nieuw in te richten situatie die vanuit verkeersveiligheid meer optimaal in te richten is. Tevens worden deels verkeersstromen gescheiden. De kans op verkeersslachtoffers wil je minimaliseren. Ieder slachtoffer is een ongewenst maatschappelijk effect en beïnvloedt ook de leefbaarheid en het woon- en recreëren van de bewoners in het gebied. Bij verkeersslachtoffers moet rekening worden gehouden met medische kosten, productieverlies, verlies aan kwaliteit van leven voor slachtoffers en materiële kosten (blikschade) en afhandelingkosten (o.a. politie, justitie, verzekeraars). Bij ongelukken worden de kosten per (dodelijk) verkeersslachtoffer geraamd op gemiddeld € 2,6 miljoen, voor een ernstig verkeersgewonde op € 0,28 miljoen Euro en

lichtgewonden op gemiddeld € 9.000⁴. Een afname in het aantal zware ongevallen kan daarmee grote maatschappelijke baten genereren.

Afname verkeersoverlast

Door het aanleggen van de nieuwe Noordelijke Stadsentree verplaatst het verkeer zich van de Steenwijkerstraatweg naar de nieuwe stadsentree. Uitgaande van gegevens van de gemeente Meppel zal het aantal motorvoertuigen per etmaal langs deze weg dalen van de geprognostiseerde 12.000 in het jaar 2030 naar circa 400 motorvoertuigen per etmaal na uitvoering van de maatregelen. Deze daling heeft een positief effect op het geluid en uitstoot en daarmee ook op de leefbaarheid, gezondheid en woonwaarde. Lawaai van vervoer wordt door bewoners vaak als zeer storend ervaren. Aanleg van de nieuwe Stadsentree zorgt voor de verplaatsing van het verkeersgeluid. Omdat het geluid verplaatst van een woongebied naar een gemengd terrein met een hogere geluidstolerantie, zal er per saldo sprake zijn van een positief effect. Dit is niet concreet te kwantificeren en op geld gezet.

Versterking vestigingsklimaat

De realisatie van een nieuwe gebiedsontsluiting, die tevens een nieuwe noordelijke stadsentree kan vormen zal eveneens doorwerken op het vestigingsklimaat. In bouwsteen 10 "bedrijvigheid" nemen we dit mee.

Resultaten bouwsteen 1

In onderstaande tabel zijn de kosten en baten weergegeven van deze bouwsteen. De gepresenteerde kosten en baten zijn indicatief op basis van een ruwe inschatting van de verkeersbewegingen en te verwachten reistijdwinsten.

Tabel 3.2 Bouwsteen 1: Kosten (x miljoen euro)

Gebiedsontsluiting en stadsentree	Nominaal	Contante Waarde
Investeringskosten + onderhoud	58,1	20,9

Tabel 3.3 Bouwsteen 1: Baten (x miljoen euro)

Gebiedsontsluiting en stadsentree	Nominaal	Contante Waarde
Reistijdwinst (variant nieuw 1b)	209	32
Verhoging verkeersveiligheid (minder ongelukken)	geen cijfermatige onderbouwing	
Afname verkeersoverlast (stijging woningwaarde, gezondheidseffect)	Per saldo positief	
Versterking vestigingsklimaat	Zie bouwsteen 10	
Totaal	209	32

De geraamde effecten hebben betrekking op de situatie dat de nieuwe gebiedsontsluiting en stadsentree daadwerkelijk is gerealiseerd (variant 2b). Indien de nieuwe stadsentree gefaseerd wordt aangelegd (variant 2a) dalen de kosten. De baten worden in de gefaseerde variant echter voor een groot deel wel gerealiseerd. De reistijdwinst, verkeersveiligheid en afname van verkeersoverlast zijn namelijk grotendeels verbonden aan het verleggen van de entree van de Steenwijkerstraatweg naar het Transformatiegebied. Indien de bestaande stadsentree blijft gehandhaafd zijn er geen (aanvullende kosten) voor de daarvoor benodigde infrastructurele aanpassingen, maar ook geen hieraan toe te rekenen baten.

⁴ SWOV, Leidschendam, maart 2014

3.3.2 Bouwsteen 2: Wijziging bevoorrading van Agrifirm

Eerder is geconstateerd dat de aanleg van een pijpleiding als wijze van bevoorrading van Agrifirm om bedrijfsmatige redenen niet wenselijk wordt geacht. Omdat de potentiële baten van de wijziging van de bevoorrading evident zijn, worden andere oplossingen nog onderzocht. Het gaat dan om een betere logistiek op het eigen terrein en een goede aansluiting op het hoofdwegennet.

Potentiële baten van deze maatregel zijn:

- verbetering van de verkeersveiligheid door verminderen van de kruising vrachtwagen met fietsverkeer + zwaar verkeer door de stad;
- afname van wachttijden van vrachtverkeer, reistijdwinst;
- beter imago van het bedrijf, meer draagvlak bij de omgeving door minder overlast.

Deze kosten en baten kunnen op dit moment nog niet op geld worden gezet.

Tabel 3.4 Bouwsteen 2: Kosten (x miljoen euro)

Wijziging bevoorrading van Agrifirm	Nominaal	Contante Waarde
Verbeteren logistiek op terrein Agrifirm en een goede aansluiting op het hoofdwegennet	p.m.	p.m.

Tabel 3.5 Bouwsteen 2: Baten (x miljoen euro)

	Nominaal	Contante Waarde
<ul style="list-style-type: none"> • verbetering van de verkeersveiligheid door verminderen kruising vrachtwagen met fietsverkeer + zwaar verkeer door de stad • afname van wachttijden van vrachtverkeer, reistijdwinst • beter imago van het bedrijf, meer draagvlak bij de omgeving door minder overlast 	p.m.	p.m.

3.3.3 Bouwsteen 3: Aanpassing van de milieu-contouren

Voor deze bouwsteen zijn geen kosten en baten op geld gezet. Een aanpassing / zorgvuldige zonering van de milieu-contouren is vooral een randvoorwaarde om woningbouw toe te voegen (bouwsteen 4). Bij een initiatief voor woningbouw ligt de afweging van de baten van woningbouw, ten opzichte van de kosten voor geluidsmaatregelen, bij de initiatiefnemer.

Tabel 3.6 Bouwsteen 2: Kosten (x miljoen euro)

Aanpassing milieu-contouren	Nominaal	Contante Waarde
Aanpassen geluidszone (gemeente)	Randvoorwaardelijk	
Geluidsmaatregelen (initiatiefnemer)	Afweging kosten-baten per initiatief	

Tabel 3.7 Bouwsteen 2: Baten (x miljoen euro)

Aanpassing milieu-contouren	Nominaal	Contante Waarde
Ontwikkelruimte voor initiatief (woningbouw) (initiatiefnemer)	Randvoorwaardelijk, Afweging kosten-baten per initiatief	

3.3.4 *Bouwsteen 4: Toevoegen woningbouw in het gebied*

Met de toevoeging van woningbouw in een nichesegment wordt verwacht dat er sprake zal zijn van een grondprijseffect en stijging van de koopkracht / toonbankbestedingen door de nieuwe bewoners.

Stijging van grondprijzen

In het Transformatiegebied rekenen we met 20 woningen, waarvan 5 woonwerkwoonwoningen die worden toegevoegd aan de woningmarktvoorraad. Om niet concurrerend te zijn met Nieuwveense Landen en de rest van de stad, wordt vooral ingespeeld op een nichemarkt met bijvoorbeeld woningen aan of op het water. Als gevolg van de upgrade van het Transformatiegebied en het bijzondere aanbod aan woningen wordt verwacht dat een aantrekkelijker woonomgeving resulteert in een opslag per m² van € 100 bij de verkoop van de gronden. Voor berekening van het grondprijseffect is uitgegaan van een gemiddeld woonoppervlak van 250 m² en verondersteld dat de grond voor alle woningen over een periode van vier jaar worden verkocht.

Stijging van de koopkracht / toonbankbestedingen

Het nichesegment wonen is gericht op bewoners met een hoger inkomen en daarmee hogere bestedingscapaciteit. Naar verwachting besteden deze inwoners in verhouding meer dan gemiddeld waardoor de toonbankbestedingen in het gebied toenemen. De toename van de koopkracht slaat voor een deel neer bij de detailhandel en andere op consumenten gerichte dienstverlening in het omliggende gebied (zie bouwsteen 5).

Resultaten bouwsteen 4

In onderstaande tabel zijn de kosten en baten weergegeven van deze bouwsteen. De gepresenteerde kosten en baten zijn indicatief op basis van een ruwe inschatting van het programma en wat daarvoor nodig is. Voor de grondopbrengsten is uitgegaan van de meerwaarde van de gronden ten opzichte van de kosten van verwerving. Daarmee zijn de kosten reeds verdisconteerd in de opgenomen baten. De kosten voor eventuele geluidsmaatregelen ten behoeve van het initiatief zijn niet meegerekend (zie ook bouwsteen 3).

Tabel 3.8 Bouwsteen 4: Kosten (x miljoen euro)

Toevoegen woningbouw in het gebied	Nominaal	Contante Waarde
	Niet van toepassing. Meerwaarde als uitgangspunt genomen. Kosten voor geluidsmaatregelen zijn hier niet meegenomen.	

Tabel 3.9 Bouwsteen 4: Baten (x miljoen euro)

Toevoegen woningbouw in het gebied	Nominaal	Contante Waarde
Opbrengsten uit gronduitgifte (gedurende 4 jaar)	0,5	0,4

3.3.5 *Bouwsteen 5: wel of geen (uitbreiding) detailhandel*

Gelet op de ontwikkelingen in de positie van de binnenstad als winkelgebied lijkt uitbreiding van de detailhandel in het Transformatiegebied niet wenselijk. Om die reden zijn eventuele effecten van de uitbreiding van de detailhandel in het Transformatiegebied niet verder in beschouwing genomen.

3.3.6 *Bouwsteen 6: Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies*

Het programma in het Transformatiegebied voorziet ook in de toevoeging van toeristisch-recreatieve voorzieningen. Genoemd zijn uitbreiding van de ligplaatscapaciteit ten behoeve van de watersport, realisatie van een hotel, vestiging van een stadscamping en een multifunctionele

(elkweer)voorziening ook geschikt voor evenementen. Realisatie van de genoemde voorzieningen leidt tot de identificatie van de volgende effecten zijn: potentiële meeropbrengsten uit gronduitgifte, toename van bestedingen in Meppel en een toename van de werkgelegenheid.

Tabel 3.10 Bouwsteen 6: Kosten (x miljoen euro)

Toevoeging van toeristisch-recreatieve functies	Nominaal	Contante Waarde
Uitbreiding ligplaatscapaciteit (20 ligplaatsen met stroompalen)	0,03	0,03
Hotel, stadscamping en multifunctionele voorziening	Niet van toepassing. Meerwaarde als uitgangspunt genomen.	

- **Uitbreiding van de ligplaatscapaciteit**

In de huidige situatie is het vaartoerisme een belangrijke onderdeel van deze sector. Vanwege de nieuwe vaarverbinding Hoogeveense Vaart en het traject Erica – Ter Apel, zal het aantal vaartoeristen verder kunnen uitbreiden omdat hierdoor meer toeristen vanuit Duitsland worden getrokken en meer mensen een rondje Drenthe willen varen. Meppel wil op dit potentieel inspelen door de bereikbaarheid van Meppel te versterken, en de faciliteiten en het aantal overnachtingsplekken voor vaartoeristen uit te breiden. Het Transformatiegebied biedt mogelijkheden voor aanleg van kleinschalige aanlegplaatsen langs de Drentse Hoofdvaart. We gaan uit van circa 20 aanlegplaatsen langs de kade van de Drentse Hoofdvaart, die worden voorzien van stroompalen. De routing naar de binnenstad voor langzaam verkeer is hierbij wel een aandachtspunt. De gemeente kiest in het Transformatiegebied niet voor een nieuwe grootschalige passantenhaven. Hiervoor ligt meer potentie in het gebied Waterentree, dat juist voor dergelijke ontwikkeling is aangewezen in de Structuurvisie. Voor het bepalen van de baten die samenhangen met aanlegplaatsen is ervanuit gegaan dat er gedurende 200 dagen per jaar gevaren wordt (duur waterrecreatieperiode) en een bezetting kennen van 25%. Voor het berekenen van de inkomsten uit de toename van de pleziervaart is Meppel zijn we uitgegaan van een gemiddelde walbesteding + ligplaatstarief van € 20 per dag per boot.

Tabel 3.11 Bouwsteen 6: Baten (x miljoen euro)

Uitbreiding ligplaatscapaciteit	Nominaal	Contante Waarde
Extra inkomsten uit pleziervaart	1,9	0,3

- **Vestiging hotel**

In het Toeristisch Recreatief OntwikkelingsPlan 2.0 2013-2018 wordt benadrukt dat het verblijfsrecreatie in Meppel nog marginaal is ontwikkeld. De komst van een hotel in het Transformatiegebied draagt bij aan betere verblijfsmogelijkheden in Meppel en wordt daarmee beschouwd als een volledig additionele ontwikkeling die in principe niet zal leiden tot verdringing bij bestaande verblijfsaccommodaties. Vanwege bedrijfseconomische redenen is een omvang van circa 60 tot 70 kamers voor een hotel gewenst. In de berekening van het werkgelegenheidseffect gaan we uit van circa 70 kamers, een bezettingsgraad van 68%, een bezetting van 2 personen per kamer en een gemiddelde besteding van € 85 per persoon (dit is direct en indirect). Op basis van deze uitgangspunten genereert het hotel een werkgelegenheidseffect van circa 25 arbeidsplaatsen.

Net als bij werken in de detailhandel gaan we uit van een koopkrachttoename van 10% voor de medewerkers van het hotel.

Het hotel zal omzetwinsten behalen. Uitgaande van een beperkte verblijfs capaciteit in Meppel is er nauwelijks sprake van verdringing. Om consequent te blijven is ook hier gekozen voor een

verdringingsfactor van 10%. De doorwerking van de extra bestedingen in het gebied hebben we vertaald in een winstmarge van 5% (=aannname) van de omzet per jaar.

Tot slot zijn er ook grondopbrengsten te verwachten door de verkoop van gronden aan de ontwikkelaar/belegger die het hotel wilt gaan exploiteren. De ruimtelijke footprint van het hotel wordt vooral bepaald door de mate waarin sprake zal zijn van hoog- of laagbouw en het aantal kamers. Uitgaande van circa 70 kamers hebben we gerekend met een footprint van 5.000 m². De grondopslag per m² is gelijkgesteld aan die van detailhandel (€150 m²).

Tabel 3.12 Bouwsteen 6: Baten (x miljoen euro)

Vestiging hotel	Nominaal	Contante Waarde
Koopkrachtstijging werknemers	6,7	1,0
Omzetwinsten	10,3	1,6
Opbrengsten uit gronduitgifte (1 jaar)	0,8	0,6
Totaal	17,7	3,2

- Realisatie stadscamping**

Voor uitbreiding van de verblijfs capaciteit wordt gedacht aan de realisatie van een stadscamping. Nadere uitwerking hiervan moet nog plaatsvinden. Ten behoeve van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is uitgegaan van een stadscamping met een omvang van 100 plaatsen. Het totale oppervlak is 12.500 m² groot op basis van een omvang van 125 m² per plaats, dat is inclusief openbaar gebied en voorzieningen. De opwaardering van het gebied leidt tot een opslag per m² van € 25 bij de verkoop van de gronden aan de campingexploitant ten opzichte van de verwervingskosten. Verder is er sprake van een toename van bestedingen doordat bezoekers betalen voor een overnachting. De toename van de bestedingen zijn berekend op basis van een marktconform overnachtingstarief van € 25 per nacht, de camping is 200 dagen per jaar geopend en kent een gemiddelde bezettingsgraad van 50% gedurende deze periode. Een camping wordt veelal door twee mensen gerund met hulp van scholieren in de vorm van een bijbaan. Naar verwachting zal dit niet leiden tot een substantieel koopkrachteffect.

Tabel 3.13 Bouwsteen 6: Baten (x miljoen euro)

Realisatie stadscamping	Nominaal	Contante Waarde
Opbrengsten uit gronduitgifte (1 jaar)	0,3	0,2
Toename bestedingen	24,0	3,6
Koopkrachtstijging werknemers (te verwaarlozen)	0,0	0,0
Totaal	24,3	3,9

- Multifunctionele voorziening**

Met de opzet van een multifunctionele elkeveer voorziening en de organisatie van evenementen in combinatie met dagrecreatie en horeca zijn er baten te verwachten vanuit de grondopbrengsten, toename van bestedingen en een koopkrachttoename. Een evenemententerrein van circa 10.000 m² heeft, afhankelijk van de duur, het type en aantal activiteiten die worden ontplooid, een bereik van circa 200.000 tot 300.000 bezoekers op jaarbasis die zowel op locatie als in de stad bestedingen zullen doen. De bezoekers die gedurende het jaar de evenementen komen bezoeken geven gemiddeld € 20 per keer uit. Circa 70% van deze uitgaven zullen op locatie gedaan worden (entree evenement + consumptie) en circa 30% van de bestedingen zullen elders in Meppel plaatsvinden.

De multifunctionele voorziening zal omzetwinsten behalen. Uitgaande van additionele activiteiten in de regio is er nauwelijks sprake van verdringing. Om consequent te blijven is ook hier gekozen voor een verdringingsfactor van 10%. De doorwerking van de extra bestedingen in het gebied hebben we vertaald in een winstmarge van 5% (=aanne) van de omzet per jaar. Uitgaande van een toevoeging van 10.000 m² en een bereik van circa 200.000 tot 300.000 bezoekers betekent dat er circa 35 arbeidsplaatsen gecreëerd worden. Over het algemeen geldt dat bij een salarisstijging (en daarmee koopkracht) van 10% werknemers bereid zijn van baan te wisselen (of te gaan werken als dat eerder niet het geval was). Bij de berekening van de baten gaan we uit van een koopkrachttoename van 10% bovenop het gemiddelde salaris in Meppel.

Tot slot zijn er nog baten uit de gronduitgifte te verwachten. Voor de verkoop van de gronden rekenen we met een opslag € 75 per m² ten opzichte van de verwervingskosten.

Tabel 3.14 Bouwsteen 6: Baten (x miljoen euro)

Multifunctionele voorziening / evenementenlocatie	Nominaal	Contante Waarde
Koopkrachtstijging werknemers	9,5	1,5
Omzetwinsten	17,1	2,6
Opbrengsten uit gronduitgifte (1 jaar)	0,8	0,6
Totaal	27,4	4,6

Naast de genoemde permanente voorzieningen zal ook ruimte worden gegeven aan tijdelijke (recreatieve) initiatieven, zoals een pop up evenement, een tijdelijk terras aan het water, of de verhuur van bootjes. Hierdoor neemt de levendigheid in het gebied toe hetgeen ook doorwerkt in de waardering voor hee gebied. Mogelijke belangstelling vanuit de markt zal afhangen van de mate waarin dergelijke voorzieningen zichzelf kunnen bedruipen. Om die reden gaan we er in deze studie vanuit dat de (financiële) opbrengsten minimaal gelijk moeten zijn aan de kosten.

3.3.7 *Bouwsteen 7: Opwaardering/aanleg van groen en openbare ruimte*

Opwaardering en aanleg van groen heeft op meerdere elementen invloed, te weten de gebruikswaarde, gezondheid, verhoging van de biodiversiteit en leidt tot uitstralingseffecten. De mate van impact is afhankelijk van de omvang en aantrekkelijkheid van het groene raamwerk dat gecreëerd wordt.

Het aanleggen, vergroten en toegankelijk maken van extra groen- en watervoorzieningen draagt bij aan een aantrekkelijkere omgeving om te recreëren (gebruikswaarde), maar biedt ook een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Met de aanleg van hoogwaardig groen wordt de biodiversiteit in potentie vergroot. Nieuwe planten, vogels en kleine zoogdieren kunnen een impuls geven aan de aantrekkelijkheid van het gebied voor zowel de recreanten, werknemers als de bewoners in het gebied en een gezonde bodem draagt ook bij aan het beter vasthouden van (regen)water. Uitzicht op groen en het uitnodigen tot bewegen heeft een positief effect op de gezondheid van inwoners en werknemers. Tot slot genereert een groen raamwerk een positief uitstralingseffect op de buurt en biedt het mogelijkheden om cultuurhistorische/monumentale panden weer beter zichtbaar te maken indien van toepassing in het gebied. Deze effecten samen verhogen de belevingswaarde en leefbaarheid in het gebied.

Genoemde effecten worden zichtbaar in een stijging van de WOZ-waarde van woningen in het gebied. Een verhoogde aantrekkelijkheid betekent de bereidheid tot het betalen van een hogere prijs voor een woning. Uit onderzoek van de Vrije Universiteit van Amsterdam en Witteveen en Bos blijkt dat de woningwaarde eenmalig toeneemt met 2,9% tot 5% afhankelijk van de afstand tot het

en de kwaliteit van het groen (en blauw). Voor de berekening van de waarde­stijging van de woningen is uitgegaan van het betaalbare tot middeldure segment⁵ met een gemiddelde woning­waarde van € 200.000.

De genoemde effecten zullen leiden tot minder ziekte- en zorgkosten voor bewoners en werknemers en een hogere arbeidsproductiviteit. Dit effect is niet nader gekwantificeerd.

Het is aannemelijk dat het effect ook zichtbaar wordt in verhoging van de waarde van bedrijfsmatig vastgoed. Dit is echter niet te kwantificeren door het ontbreken van kentallen hiervoor.

De aanleg van groen vraagt om investeringen en vervolgens moet rekening worden gehouden met kosten voor beheer- en onderhoud (jaarlijks 10% van de investeringskosten).

Tabel 3.15 Bouwsteen 7: Kosten (x miljoen euro)

Opwaardering/aanleg van groen en openbare ruimte	Nominaal	Contante Waarde
Investeringskosten	0,6	0,5
Onderhoud	5,7	0,8
Totaal	6,3	1,3

Tabel 3.16 Bouwsteen 7: Baten (x miljoen euro)

Opwaardering/aanleg van groen en openbare ruimte	Nominaal	Contante Waarde
Meerwaarde woningen	7,0	4,9
Minder ziekte- en zorgkosten, hogere arbeidsproductiviteit	Niet gekwantificeerd	
Meerwaarde bedrijfspanden	Niet gekwantificeerd	

3.3.8 Bouwsteen 8: Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding

Reistijdwinst fietsers, aantrekkelijker verbinding

Bij realisatie van de nieuwe Stadsentree en daarmee afwaardering van de Steenwijkerstraatweg tot fietspad en parallelweg voor aanwonenden (variant A) mag verwacht worden dat het gebruik van deze route voor fietsrecreatie toeneemt. De vrijkomende ruimte als gevolg van het veranderend profiel wordt benut voor de gewenste groene structuur in het Transformatiegebied wat bijdraagt aan een hogere (fiets)belevingswaarde. Met het opheffen van de barrière werking (onderdoorgang voor fietsers onder de N375) wordt het aantrekkelijker voor bewoners van de nieuwbouwwijk Nieuwveense Landen om naar het centrum van Meppel te fietsen en vice versa zullen meer fietsrecreanten het aantrekkelijker vinden om van de fietsroute gebruik te maken om in het buitengebied te recreëren. Er is in die zin sprake van een meerwaarde van deze variant ten opzichte van variant B.

Uit een studie naar de maatschappelijke kosten en baten van de fiets blijkt dat iedere minuut reistijdwinst gewaardeerd wordt met een gemiddelde reistijdwaardering van 20 eurocent. Het is niet bekend hoeveel fietsers momenteel gebruik maken van de Steenwijkerstraatweg, maar aangenomen wordt hier dat met het scheiden van de verkeerstromen en verhogen van de aantrekkelijkheid van de route het aantal fietsers per dag met 1/3 toeneemt en dat het niet langer hoeven wachten voor het stoplicht een reistijdbesparing oplevert van 1 minuut.

⁵ Gemeente Meppel, Woonvisie 2015-2020

Uitgaande van 1.000 extra fietsers per dag die profiteren van reistijdwinsten en (beperkt) profijt hebben van een gezonder en daardoor productiever bestaan leidt de langzaam verkeer verbinding tot een baat van circa € 53.500 per jaar. Op basis van een optelling van de jaarlijkse bedragen over de in beschouwing genomen periode, is vervolgens de nominale waarde en de contante waarde bepaald.

Naast een meer aantrekkelijke fietsverbinding zal ook de recreatieve wandelverbinding van variant B effect sorteren. De aantrekkingskracht en het multifunctioneel gebruik van het ontwikkelgebied zal hierdoor toenemen. Hoe groot deze effecten zijn is lastig vast te stellen.

De benodigde investeringskosten voor de fietsverbinding zijn indicatief geraamd op circa 1,1 miljoen euro. Hier bovenop komen de jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer.

Tabel 3.17 Bouwsteen 8: Kosten (x miljoen euro)

Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	Nominaal	Contante Waarde
Investeringskosten	1,1	0,8
Onderhoud	2,1	0,3
Totaal	3,2	1,1

Tabel 3.18 Bouwsteen 8: Baten (x miljoen euro)

Realisatie van groene langzaam verkeer verbinding	Nominaal	Contante Waarde
Totaal effect langzaam verkeer verbinding	5,1	0,8

3.3.9 Bouwsteen 9: Bevaarbaar water en vaarroutes

Toevoegen vaarwater

In de plannen is ruimte voor uitbreiding van het vaarwater. Hierbij wordt gedacht aan het realiseren van bijvoorbeeld instekers vanaf Drentse Hoofdvaart in de Oude Vaart en het Vion/ HIAB terrein. We gaan er hierbij vanuit dat dit onderdeel uitmaakt van initiatieven en de kosten dus ook door de initiatiefnemer wordt gedragen. Om welke bedragen het gaat is in dit stadium niet bekend. De kosten voor de benodigde infrastructurele aanpassingen zijn naar verwachting relatief hoog en zullen hoogstwaarschijnlijk in geen verhouding staan tot de (financiële) opbrengsten.

Bevaarbaar maken grift

Onder deze bouwsteen valt eveneens het weer opengraven van de grift waardoor deze weer bevaarbaar wordt vanaf de Drentse Hoofdvaart. In de huidige situatie is deze grift beduikerd. Een eerste grove raming geeft aan dat de kosten zo'n € 80.000 zijn. Daarbij is nog geen rekening gehouden met bijvoorbeeld mogelijke bodemvervuiling en kabels en leidingen.

Tegen de kosten staat een toename van het gebruik van het vaarwater. In de ramingen is uitgegaan van 1000 extra vaarbewegingen per jaar. De toename van het aantal vaarbewegingen werkt vervolgens door in de bestedingen en daarmee in de koopkracht en winst van bewerknemers en bedrijven die van deze bestedingen profiteren. Met het weer bevaarbaar maken van de grift wordt ook een bijdrage geleverd aan de instandhouding van cultuurhistorische waarden. In de ramingen is dit effect niet nader gekwantificeerd.

Tabel 3.19 Bouwsteen 9: Kosten (x miljoen euro)

Bevaarbaar water en vaarroutes	Nominaal	Contante Waarde
Toevoegen vaarwater	PM	PM
Bevaarbaar maken grift	0,08	0,06

Tabel 3.20 Bouwsteen 9: Baten (x miljoen euro)

Bevaarbaar water en vaarroutes	Nominaal	Contante Waarde
Koopkrachtstijging werknemers	0,03	0,00
Omzetwinsten	0,07	0,01
Totaal	0,10	0,02

3.3.10 Bouwsteen 10: Bedrijvigheid

Voor het bepalen van effecten voor bedrijvigheid is geen volledig overzicht gemaakt van alle kosten en opbrengsten, maar is alleen een zeer ruwe inschatting gemaakt van de verwachte meerwaarde in termen van koopkrachtstijging van werknemers bij nieuw vestigingen van bedrijvigheid. Tevens is de verwachte meerwaarde voor de grond aan de stadsentree en de verder weg gelegen locaties berekend. Voor het prijsverschil met en zonder stadsentree is daarbij voor de nabijgelegen kavels uitgegaan van 25 euro/m². In de ramingen is verder aangenomen dat dit prijsverschil halveert voor de verder weg gelegen kavels.

Tabel 3.21 Bouwsteen 10: Kosten (x miljoen euro)

Bedrijvigheid	Nominaal	Contante Waarde
	Niet van toepassing. Meerwaarde als uitgangspunt genomen.	

Tabel 3.22 Bouwsteen 10: Baten (x miljoen euro)

Bedrijvigheid	Nominaal	Contante Waarde
Koopkrachtstijging werknemers	8,7	1,3
Meerwaarde grond	1,8	1,4
Totaal	10,5	2,7

3.4 Totaal overzicht bouwstenen

In onderstaande tabel zijn de berekende kosten en baten per bouwsteen samengevat. Voor andere bouwstenen geldt dat alleen de gecreëerde “meerwaarde” is berekend en derhalve netto-opbrengsten zijn berekend.

De tabel laat zien dat de totale kosten voor alle bouwstenen tezamen indicatief en voor zover nu te overzien worden geraamd op bijna 25 miljoen euro. Dit bedrag neemt nog toe omdat niet alle kosten zijn begroot en ook aanvullende kosten noodzakelijk zijn om toeristisch-recreatieve voorzieningen mogelijk te maken. De kosten voor de aanpassing van de milieu-contouren zijn hoogstwaarschijnlijk beperkt.

Tegen de geraamde kosten staan baten. Uitgaande van de gemaakte veronderstellingen zijn deze baten in belangrijke mate toe te schrijven aan een verbeterde verkeersafwikkeling en daarmee samenhangende (op geld gewaardeerde) reistijdwinsten, de verbetering van de verkeersveiligheid

en de afname van de verkeersoverlast. Daarnaast vloeien baten voort uit de toegenomen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (met name vanwege de veronderstelde toename van toeristische functies) en vanwege de veronderstelde waardeontwikkeling van de aanwezige woningen als gevolg van extra groen en een toenemende ruimtelijke kwaliteit vanwege o.a. de investeringen in water.

Vergelijking van de kosten en baten laat een positief saldo zien. Zoals gezegd komt dit positieve saldo vooral voor rekening van de bouwstenen “Gebiedsontsluiting en stadsentree” en “Wel of niet toevoegen van toeristisch-recreatieve functies”. Een belangrijke voorwaarde hierbij is wel dat er ook vanuit de markt voldoende vraag moet zijn om het programma te kunnen realiseren. Omdat niet alle benodigde kosten in dit stadium in konden worden gebracht, moet het berekende saldo als een bovengrens worden gezien.

De kosten en baten komen niet ten laste van of terecht bij dezelfde partijen. Bij ontwikkeling van het gebied zal de markt per initiatief een afweging maken tussen de kosten en baten.

Tabel 3.23 Totaaloverzicht kosten en baten per bouwsteen (NCW, x miljoen euro)

NCW	Totaal Baten (x miljoen euro)	Totaal Kosten (x miljoen euro)	Saldo (x miljoen euro)
1 Gebiedsontsluiting en stadsentree	€ 32,0	€ 20,9	€ 11,1
2 Wijziging bevoorrading van Agrifirm	PM	PM	PM
3 Aanpassing milieu-contouren a)	PM	PM	PM
4 Toevoegen woningbouw in het gebied	€ 0,4 c)	n.v.t.	€ 0,4
5 Wel of geen (uitbreiding van de) detailhandel	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
6 Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	€ 12 c)	+ PM b)	€ 12 - PM
7 Waardeontwikkeling woningen als gevolg van extra groen en aantrekkelijker ontsluiten water binnen het Transformatiegebied	€ 4,9	€ 1,3	€ 3,6
8 Realisatie van langzaam verkeer verbinding	€ 0,8	€ 1,1	-€ 0,3
9 Bevaarbaar water en vaarroutes	€ 0,02 +PM	€ 0,06+ PM	-€0,04 +/-PM
10 Bedrijvigheid	€ 2,7 c)	n.v.t.	€ 2,7
Totaal	€ 52,82 + PM	€ 23,36 + PM	€ 29,46 +/- PM

- a) Problematiek rondom geur is opgelost indien Agrifirm de noodzakelijke investeringen uitvoert waarmee voldaan wordt aan de wettelijke eisen. Voor geluid moet nog nader onderzoek plaats vinden.
- b) Om toevoeging van recreatieve functies mogelijk te maken zijn hoogstwaarschijnlijk aanvullende investeringen nodig.
- c) Voor de invulling van het ruimtelijke programma is aangenomen dat hiervoor voldoende marktvrage is. Nader marktonderzoek moet uitwijzen of hiervan inderdaad sprake is.

3.5 Uitkomsten per ontwikkelingsrichting

Op basis van de onderscheiden bouwstenen is in hoofdstuk 3 een aantal scenario's gedefinieerd. De optelling van de kosten en baten van alle bouwstenen komt overeen met variant 2b. Indien een nieuwe stadsentree gefaseerd wordt aangelegd (variant 2a), daalt weliswaar de contante waarde van de kosten, maar dat geldt ook voor de te realiseren baten. Omdat de benodigde investeringen pas later in de tijd plaatsvinden, kan beter op veranderende (en nu nog niet te voorziene) omstandigheden worden ingespeeld waardoor risico's zullen afnemen. Hier tegenover staat dat tijdelijke kosten moeten worden gemaakt voor de noodzakelijke fasering.

Het geraamde saldo neemt af indien de uitkomsten van variant 2b niet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling, maar met een situatie waarbij geen stadsentree wordt gerealiseerd, maar in beperkte mate wel de aanwezige ontwikkelingsmogelijkheden worden benut (variant 1). Ook zonder stadsentree zijn immers (in beperktere mate) ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden mogelijk.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

1) *Kosten voor gebiedstransformatie wegen op tegen verwachte baten*

De uitkomsten van de opgestelde ramingen laten zien dat de kosten voor de realisatie van de bouwstenen in principe over de gehele linie opwegen tegen de te verwachten baten. Bij de opgestelde ramingen moet wel worden bedacht dat niet alle kosten in beeld konden worden gebracht. Zo zijn nog aanvullende kosten noodzakelijk om toeristisch-recreatieve voorzieningen mogelijk te maken en zijn er ook kosten verbonden aan de aanpassing van de milieu-contouren, al zijn deze hoogstwaarschijnlijk beperkt. Een belangrijk uitgangspunt voor de geraamde baten is dat er ook vanuit de markt voldoende vraag moet zijn om het programma te kunnen realiseren. Omdat niet alle benodigde kosten in dit stadium in beeld konden worden gebracht en de marktvraag kan tegenvallen of later kan optreden, moet het berekende saldo als een bovengrens worden gezien.

2) *Vooraf baten door verbeterde verkeersafwikkeling en toename ruimtelijke mogelijkheden*

De berekende baten zijn in belangrijke mate toe te schrijven aan een verbeterde verkeersafwikkeling en daarmee samenhangende (op geld gewaardeerde) reistijdwinsten, de verbetering van de verkeersveiligheid en de afname van de verkeersoverlast. Daarnaast vloeien baten voort uit de toegenomen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (met name vanwege de veronderstelde toename van toeristische functies) en vanwege de veronderstelde waardeontwikkeling van de aanwezige woningen als gevolg van extra groen en een toenemende ruimtelijke kwaliteit vanwege o.a. de investeringen in water.

3) *Uitkomsten in breder perspectief*

Voor een goede duiding van de uitkomsten moet worden bedacht dat de kosten en baten niet bij dezelfde partijen zullen neerslaan. Kosten zijn bovendien harde euro's terwijl baten met name in relatie tot de nieuwe stadsentree op geld gewaardeerde reistijdwinsten zijn. In tegenstelling tot de baten die voortvloeien uit de ontstane ontwikkelruimte zijn deze moeilijker af te romen.

4) *Verschillen tussen varianten*

Op basis van de onderscheiden bouwstenen is een aantal scenario's gedefinieerd. Optelling van de kosten en baten van alle bouwstenen komt overeen met een volwaardige stadsentree die in een keer wordt aangelegd (variant 2b). Indien de nieuwe stadsentree gefaseerd wordt aangelegd (variant 2a), daalt de contante waarde van de kosten. De baten worden in de gefaseerde variant echter voor een groot deel wel gerealiseerd. De reistijdwinst, verkeersveiligheid en afname van verkeersoverlast zijn namelijk grotendeels verbonden aan het verleggen van de entree van de Steenwijkerstraatweg naar het Transformatiegebied. Omdat de benodigde investeringen pas later in de tijd plaatsvinden, kan bij een gefaseerde ontwikkeling bovendien beter op veranderende (en nu nog niet te voorzien) omstandigheden worden ingespeeld waardoor risico's zullen afnemen. Hier tegenover staat dat tijdelijke kosten moeten worden gemaakt voor de noodzakelijke tijdelijke verbinding bij de Steenwijkerstraatweg.

Het geraamde saldo neemt af indien de uitkomsten van variant 2b niet worden vergeleken met de autonome ontwikkeling, maar met een situatie waarbij geen stadsentree wordt gerealiseerd, maar in beperkte mate wel de aanwezige ontwikkelingsmogelijkheden worden benut (variant

1). Ook zonder stadsentree zijn immers (in beperktere mate) ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

4.2 Aanbevelingen

1) *Nadere onderbouwing marktkansen*

Voor de realisatie van een deel van het ruimtelijke programma en het opwaarderen van het Transformatiegebied is de realisatie van de nieuwe stadsentree niet strikt noodzakelijk. Om die reden is het wenselijk om in een vroeg stadium te bezien waar ook nu al aan ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn. Wij denken hierbij bijvoorbeeld aan de bouw van een hotel of een andere leisure functie indien hiervoor inderdaad belangstelling vanuit de markt bestaat en het bieden van ruimte voor de vestiging van nieuwe bedrijvigheid of de herlocatie van bedrijvigheid die elders is gevestigd maar wil/ moet verplaatsen.

2) *Aanscherping plannen*

Uit een vergelijking van de verwachte kosten en opbrengsten blijkt dat de balans voor sommige bouwstenen negatief is. Dat geldt met name voor investeringen in bevaarbaar water en vaarroutes in het gebied. Vanuit dit perspectief is het niet wenselijk om dergelijke investeringen verder door te zetten.

3) *Verminderen risico's door stadsentree later in de tijd te realiseren*

Uit verkeerskundige ramingen blijkt dat de gefaseerde variant van de stadsentree meerwaarde heeft. Er hoeft nog niet geïnvesteerd te worden in een nieuwe brug, terwijl een groot deel van de baten wel gerealiseerd kunnen worden door verlegging van de entree naar het Transformatiegebied. Het is aan te bevelen deze gefaseerde variant nader te onderzoeken.

4) *Zoeken naar passende oplossingen voor problematiek rondom verkeersveiligheid*

Voor een aantal problemen waaronder verkeersveiligheid zijn nog geen passende oplossingen gevonden. Gelet op de mogelijk voordelen bij een wijziging van de situatie is het wenselijk om gezamenlijk met de betrokken partijen een nadere verkenning uit te voeren naar oplossingen die door de betreffende partijen wel realistisch en uitvoerbaar worden geacht.

5) *Benutten recreatieve potentie in breder gebied*

Uit de MKBA blijkt voor het Transformatiegebied en Meppel in het algemeen een grote potentie voor toeristisch recreatieve functies. Deze kansen zijn wellicht groter dan de mogelijkheden in het Transformatiegebied noordelijke stadsentree. Daarom verdient het aanbeveling om voor de realisatie van deze ambitie niet te strikt te kijken naar de begrenzing, maar ook het Transformatiegebied waterentree (Betoneiland, Zwikkerlocatie) hierbij te betrekken.

Geraadpleegde bronnen

Literatuur

BVA (2015) *Variantenstudie Verkorte Oostelijke Ontsluiting*, Zwolle.

CROW (2006), *Ontwerpwijzer fietsverkeer publicatie 230*, Ede.

CROW (2012), *ASVV2012: Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Ede.

Gemeente Meppel (2012), *Toeristisch Recreatief Ontwikkelings Plan Meppel 2013-2018*, Meppel.

Gemeente Meppel (2013), *Woonvisie 2015-2020*, Meppel.

Goudappel Coffeng (2010), *Aanvullende verkeersstudie Nieuwveense Landen*, Deventer.

Grontmij (2013), *Haalbaarheid vaarverbindingen Meppel. Quickscan naar mogelijkheden om Nieuwveense Landen via het water te ontsluiten voor vaarrecreatie*, Assen.

Ossokina, I., G. Verweij (2011), *Quasi experimental evidence on the effect of traffic externalities on housing prices*, CPB Den Haag.

Witteveen & Bos (2007), *Onderzoek geursituatie Meppel definitief d.d. 14 september 2007*, Deventer

Bijlagen

Bijlage 1 Belangrijkste uitgangspunten ramingen

Uitgangspunten MKBA per onderwerp		
1	Gebiedsontsluiting en stadsentree	Uitgangspunt
	Uitbreiding nieuwe Noordelijke Stadsentree richting Meppelerdiep (incl nieuwe brug)	Investering 15 a 16 miljoen euro
	Vertraging autonoom	5 minuten
	Vertraging in variant nieuw 1a	1 minuut
	Vertraging in variant nieuw 1b	2,5 minuut
	Verkeersintensiteit (# voertuigen per dag), prognose 2030	12.000
	Verhoging verkeersveiligheid (minder ongelukken)	Geen cijfers bekend
2	Wijziging bevoorrading van Agrifirm	Uitgangspunt
		Niet mogelijk
3	Aanpassing milieu-contouren	Uitgangspunt
		Randvoorwaardelijk
4	Toevoegen woningbouw in het gebied	Uitgangspunt
	Aantal nichemarkt woningen aan/op het water	20
	Kaveloppervlakte	250 m ²
	Opslag per m2 als gevolg van verkoopgronden in aantrekkelijker omgeving	100 euro
	Periode grondverkoop	4 jaar
5	Wel of geen (uitbreiding van de) detailhandel	Uitgangspunt
		Niet wenselijk
6	Toevoegen van toeristisch-recreatieve functies	Uitgangspunt
	Oppervlakte camping	12500 m ²
	Opslag per m2 als gevolg van verkoopgronden in aantrekkelijker omgeving	25 euro
	Aantal camping plaatsen	100
	Uitbreiding ligplaatscapaciteit	20
	Ligplaatsgelden + besteding	20 euro
	Hotel oppervlak	5000 m2 bvo
	Aantal kamers	71
	Verdringing is beperkt uitgaande van beperkte verblijfs capaciteit in Meppel	10%
	Opslag per m2 als gevolg van verkoopgronden in aantrekkelijker omgeving	150 euro
	Oppervlakte evenemententerrein/ elkweevoorziening	10.000 m2 bvo
	Gem. aantal bezoekers	250.000
	Gem. besteding per persoon per dag	20 euro
	Opslag per m2 als gevolg van verkoopgronden in aantrekkelijker omgeving	75 euro

Uitgangspunten MKBA per onderwerp		
7	Waardeontwikkeling woningen als gevolg van extra groen en aantrekkelijker ontsluiten water binnen het Transformatiegebied	Uitgangspunten
	Aantal bestaande woningen in het Transformatiegebied	300
	Gemiddelde woningwaarde uitgaande van betaal / middelduursegment (Woonvisie Meppel)	200.000 euro
	Omvang extra areaal groen in transformatiegebied	50.000 m ²
8	Realisatie van langzaam verkeer verbinding	Uitgangspunten
	Investeringskosten (eenmalig)	1,1 miljoen euro
	Onderhoudskosten (jaarlijks)	2%
	Huidig: Aantal fietsers per dag	3.000
	Toekomstig: Aantal fietsers per dag	4.000
	Reistijdwinst (door weghalen rotonde en komst tunnel)	1 minuut
9	Bevaarbaar water en vaarroutes	Uitgangspunten
	Investeringskosten	1,5 a 1,6 miljoen euro aan investeringen
	Toename aantal bezoekers per boot	1.000
	Gem. besteding per persoon per dag	20 euro
10	Bedrijvigheid	Uitgangspunten
	Aanname vestiging bedrijven in Transformatiegebied	2,5 ha netto
	Opslag per m2 als gevolg van verkoopgronden in aantrekkelijker omgeving	12,5 - 25 euro



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas