

# **Ruimtelijke onderbouwing**

## **UT Delfiahaven Hoogkerk**

## Inleiding

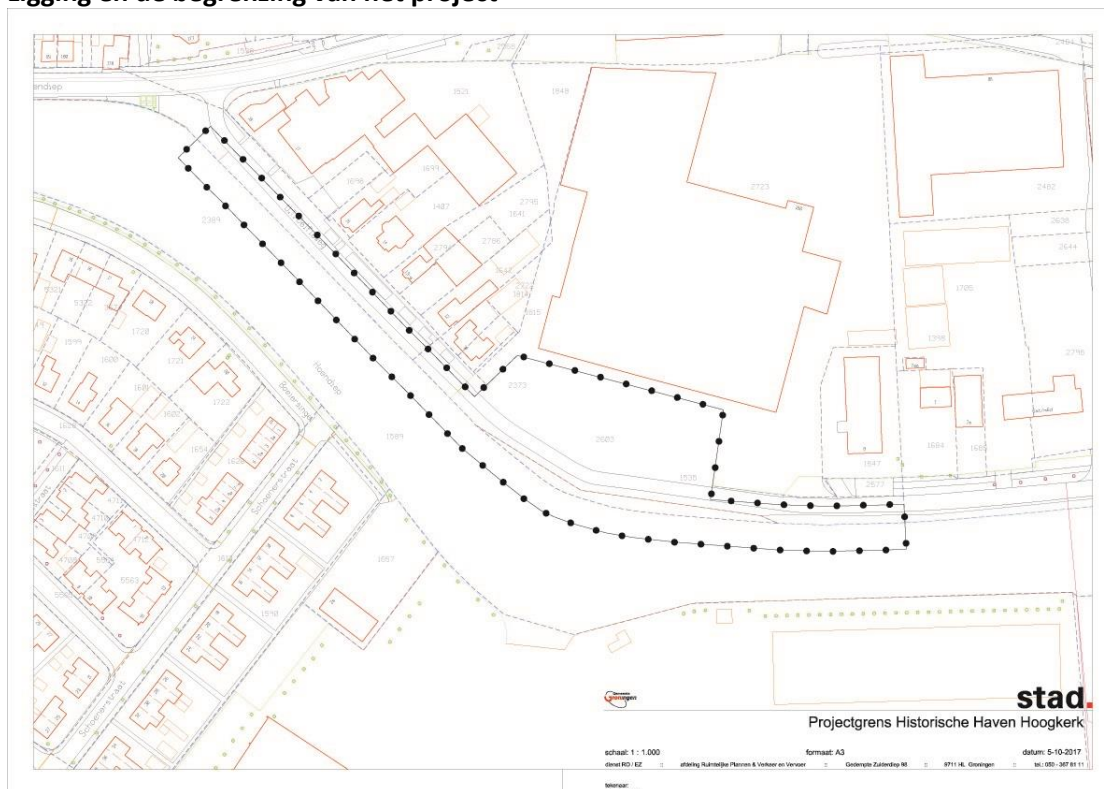
### Beschrijving van uw bouwplan

De UT Delfiahaven bestaat uit (minimaal 6) carrousel ligplaatsen voor historische varende schepen en een plek voor een museumschip of scoutingschip met bijbehorende voorzieningen aan de openbare kade van de UT Delfiaweg ter hoogte van huisnummer 8 tot en met huisnummer 18 in Hoogkerk.

### Doel van het project

Doel van het project is het aantrekkelijker en leefbaarder maken van Hoogkerk (recreatie, wonen en educatie), waardoor de tevredenheid van de bewoners toeneemt. Subdoel is het vergroten van de bekendheid van de vaargeschiedenis van Hoogkerk.

### Ligging en de begrenzing van het project



### beschrijving van de omgeving van uw bouwplan

Het projectgebied is gelegen aan het Hoendiep, een belangrijke vaarwegverbinding tussen Groningen en Friesland. Eind negentiende eeuw en begin twintigste eeuw zagen we hier een toename van bedrijven zoals een oliefabriek, zeepfabriek, de suikerfabriek, strokarton en later ook de U.T. Delfia mengvoerfabriek. De bedrijven werden deels via het water en deels via de weg bevoorrad. Aan de waterzijde was vaak een ligplaats voor de schepen. Ter hoogte van de U.T. Delfiaweg zien we een verbreding van het water en de historische harde kade waar afgemeerd werd om te laden en te lossen.

De omliggende gebieden zijn zeer divers, zowel wat betreft functionele als ruimtelijke structuur. De bebouwing langs het Hoendiep is in de loop der tijd gebouwd en is overwegend georiënteerd op het water. De korrelgrootte van de gebouwen en de bouwhoogte verschilt sterk. Van kleine arbeiderswoningen tot grote fabrieksgebouwen. Ook de rooilijn verspringt ogenschijnlijk willekeurig. Ter hoogte van de projectlocatie is er een gat in dit lint ontstaan door de sloop van het oude gebouw van de U.T. Delfia.

Openbare grasbermen geven het Hoendiep en het projectgebied een groene uitstraling. Het Hoendiep met het water, de waterverbinding en het groen is een belangrijke structuurdrager voor de stad. Bomen staan overwegend in de berm tussen de rijweg en de gebouwen. Historisch gezien was de berm langs het water zonder bomen in gebruik als jaagpad voor de trekschuiten. Op oude foto's is nog een enkele bomenrij zichtbaar langs de rijweg aan de zijde van de woningen. In de huidige situatie zijn deze verdwenen en staan er drie solitaire bomen in de groenberm langs het water. Dit lijken zaailingen te zijn die hier niet bewust geplant zijn. Ter hoogte van de locatie ontbreekt de gewenste hoofdstructuur voor bomen in de berm tussen de rijweg en de gebouwen.

Het grastalud wordt ter hoogte van de U.T. Delfia onderbroken door een harde kade. Dit was de voormalige laad- en loshaven van de fabriek. Langs de oever liggen schepen op ogenschijnlijk willekeurige locaties. Kenmerkend is het verschil in lengte, leeftijd en onderhoudsstaat.

Over het gebied ligt een geluidszonering voor de kartonfabriek Solidus Solutions aan de overzijde van het Hoendiep.

## **Beleidskader**

### **Beschrijving van het geldende bestemmingsplan**

Hier is geldig: het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (vastgesteld 2010-02-14). Het ontwerpbestemmingsplan Openbaar Vaarwater 2019 heeft ter inzage gelegen en wordt binnenkort vastgesteld door de gemeenteraad.

### **Toetsing van uw bouwplan aan het beleid van het rijk, de provincie en de gemeente**

De ontwikkeling past binnen het beleid.

## **Planbeschrijving**

### **Uiteenzetting van de huidige situatie**

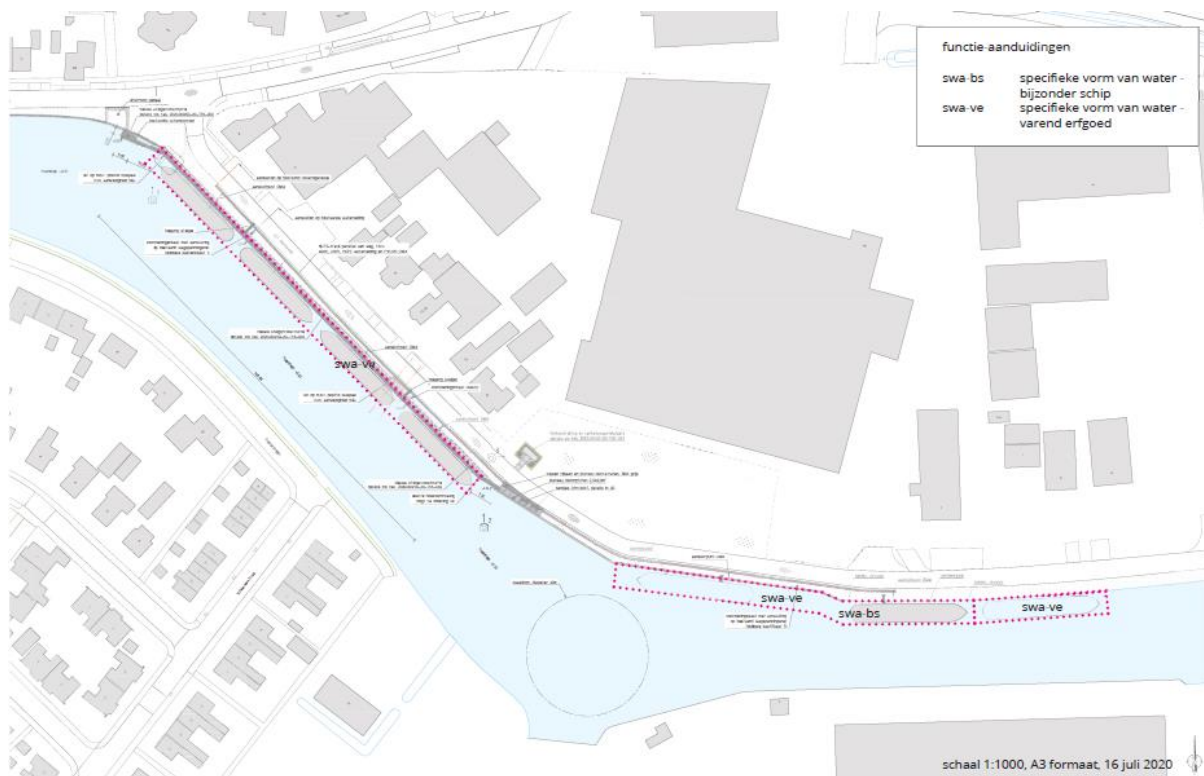
Zie beschrijving hierboven bij: *een beschrijving van de omgeving van uw bouwplan*.

### **Uiteenzetting van de toekomstige situatie**

In de toekomstige situatie ontstaat er ruimte in het water langs de kade voor ca. 8 ligplaatsen voor varende erfgoed waarbij op twee ligplaatsen ruimte is voor een bijzonder schip (scouting of museumboot). In verband met de geluidzonering van de tegenoverliggende kartonfabriek is permanente bewoning en zijn vaste ligplaatsen niet toestaan. De schepen liggen maximaal 3 maanden tot (bij uitzondering) 6 maanden waarna ze de haven moeten verlaten. Voordeel van invulling met carousel ligplaatsen is dat er een wisselend beeld ontstaat door het steeds wijzigende scheepaanbod. Bijkomend voordeel is dat de scheepseigenaren zich als "gast" welkom voelen en er continue toetsing kan plaatsvinden op staat van onderhoud en het type schepen. De schepen die ligplaats krijgen moeten voldoen aan bepaalde eisen en staat van onderhoud. Daarbij moeten de schippers/eigenaren het verhaal, zoals de geschiedenis van het schip, uitdragen en tonen. Voor de toegankelijkheidsvoorzieningen zijn verschillende mogelijkheden. Naast het gebruik van de huidige harde kade als aanlegplaats is voor de huidige groene oever een openbare steiger voorzien.

Voordelen van een openbare steiger zijn de informele looproute, het voorkomen van verrommeling van de openbare ruimte door oneigenlijke toe-eigening ervan en de flexibiliteit in gebruik omdat alleen de totaallengte van de kade een beperking vormt i.p.v. de positie van de individuele afmeerpalen met loopsteigertjes.

Het type schepen waarvoor de haven bestemd is zijn niet alleen maar historische schepen volgens de criteria van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), maar authentieke schepen, schepen zoals aangesloten bij de Stichting Er-varen (stichting Schepencarrousel).



De specifieke functies van de ligplaatsen zijn aangeduid op de kaart (bijlage 1).

### **Motivering van de aanvaardbaarheid van uw bouwplan in stedenbouwkundige, ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische zin**

Het Hoendiep maakte onderdeel uit van de historische vaarverbinding tussen Groningen en Friesland. De beperkte ruimtelijke ingreep vanuit dit project past binnen de rijke geschiedenis van deze vaarverbinding. De oude kade van de mengvoederfabriek UT Delfia krijgt een nieuwe functie en de bestaande informele aanlegplaatsen verdwijnen voor de nieuwe UT Delfiahaven met minimaal 6 carrousel ligplaatsen voor historische varende schepen en een plek voor een museumschip en/of scoutingschip. De steiger volgt de oever van het Hoendiep en biedt naast de aanlegplaatsen ook een informele wandelroute voor de Hoogerkerkers langs de 'historische' schepen. Op beide kanten van de steiger wordt de ruimte geboden om te verblijven aan het water.

### **Beschrijving van de te realiseren beeldkwaliteit en welstandstoetsing**

Schepen liggen maximaal drie maanden met uitzondering tot zes maanden voordat ze de haven weer moeten verlaten. Vanwege deze tijdelijkheid is er geen welstandstoetsing noodzakelijk. De beeldkwaliteit van de schepen is geborgd doordat de stichting i.o. HHH/UT Delfiahaven die gaat over het verstrekken van ligplaatsen alleen historische schepen volgens de criteria van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en authentieke schepen, schepen zoals aangesloten bij de Stichting Er-varen (stichting Schepencarrousel) toelaat.

### **Beschrijving van de te realiseren duurzaamheid**

De onderbouw wordt gemaakt van hergebruikte buispalen van staal. Deze gaan nog vele tientallen jaren mee en zijn aan het einde van de levensduur geheel recyclebaar.

Ook is gekozen om de bovenbouw, liggers, planken en gordingen, uit te voeren in kunststof (KLP).

Deze producten zijn gemaakt van gerecycled kunststof en gaan tientallen jaren mee. Bij verwijderen zijn deze producten wederom geheel te recyclen. Het bijkomend voordeel is tevens dat deze producten geen onderhoud vergen en simpel te reinigen zijn. Wat betreft veiligheid zijn deze planken veel stroever, zeker onder natte omstandigheden, dan de bekende hardhouten steigerplanken.

### **Beschrijving van de verkeerskundige effecten van uw bouwplan**

Het parkeren voor de ligplaatsen wordt informeel opgelost. De berm aan de woningzijde biedt voldoende ruimte voor het realiseren van informele parkeerplaatsen om aan de Beleidsregels parkeernormen 2012 te voldoen. Als parkeernorm geldt dat er per schip 1pp nodig is.

### **Omgevingsaspecten**

#### **Toetsing van uw bouwplan aan de relevante omgevingsaspecten**

##### **Bodem (bommen en granaten)**

In de planvormingsfase is bodemonderzoek uitgevoerd (Rapport met kenmerk 1263530EBS-V01, 6 maart 2018). De analyseresultaten laten hoogstens licht verontreinigingen zien. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt zijn er dan ook geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

##### **Conventionele Explosieven (CE's)**

In de planvormingsfase is er vooronderzoek naar het voorkomen van conventionele explosieven uitgevoerd (rapport met kenmerk VO1800470001, 25 april 2018). Het onderzoek laat zien dat de locatie onverdacht is van het voorkomen conventionele explosieven. Vanuit dit thema zijn er derhalve geen belemmeringen voor de voorgenomen planontwikkelingen.

##### **Geluid (wegverkeer, industrielawaai, luchtverkeerslawaai) en**

Omdat permanente bewoning niet is toegestaan en schepen er slechts tijdelijk mogen liggen (max. 6 maand) zijn de ligplaatsen geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder en hoeven daarom niet getoetst te worden aan de normen uit deze wet.

Omdat er wel tijdelijke bewoning is toegestaan, is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wel gekeken naar het aspect geluid. Wat betreft wegverkeer ligt het plangebied deels binnen de zone van de Johan van Zwedenlaan en het Hoendiep. Het plangebied ligt in zijn geheel binnen de geluidszone rond het industrieterrein Hoogkerk.

Voor wegverkeer geldt dat de hoogste belasting t.g.v. het Hoendiep 53 dB bedraagt en t.g.v. de Johan van Zwedenlaan 46 dB. Deze niveaus liggen niet boven het basisbeschermingsniveau uit de wet geluidhinder. Ten gevolge van het industrieterrein bedraagt de maximale geluidbelasting 58 dB(A). dit is 3 dB(A) meer dan op grond van de Wet geluidhinder zou zijn toegestaan maar gezien de tijdelijkheid alleszins acceptabel.

##### **Bedrijven/milieuzonering**

Er gaat niet permanent gewoond gaat worden en de schepen blijven maximaal 3 tot 6 maanden liggen. Hierdoor gelden de minimum richtafstanden die vanuit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG, 2009 worden geadviseerd tussen de gevel van woningen en allerlei vormen van bedrijvigheid niet. Derhalve kan positief geadviseerd worden t.a.v. de komst van deze haven vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening vwb de ligging van bedrijven t.o.v. deze voorgenomen haven (industrielawaai). De komst van deze haven zal de exploitatie van omliggende bedrijven niet beperken omdat er geen woonfunctie ontstaat die beschermd moet worden tegen bijv. overschrijding van geluidsvorschriften of stofoverlast door omliggende bedrijven.

## **Luchtkwaliteit**

De Wet Milieubeheer geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Een groot deel van de luchtverontreiniging in Groningen wordt van elders aangevoerd met de wind. Dit geldt vooral voor fijn stof. Met name voor NO<sub>2</sub> komen langs drukke wegen verhoogde concentraties voor.

Het '**Verslag luchtkwaliteit 2016 gemeente Groningen**' geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in Groningen. Op de bijbehorende **luchtkwaliteitskaart** is per locatie/weg aan de hand van kleuren te zien wat de concentratie van luchtverontreiniging is. Het verslag en de kaart zijn gebaseerd op meetgegevens van het RIVM en op gedetailleerde modelberekeningen (conform het Besluit Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Het verslag en de luchtkwaliteitskaart staan op internet. Hierbij kan ook per woning kan worden ingezoomd om de plaatselijke concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) af te lezen. Zie: <https://gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteitskaart>

Uit het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart 2016 blijkt, dat in Groningen overall ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook komen in Groningen geen situaties voor die uit oogpunt van gezondheid als 'onvoldoende' moeten worden beoordeeld.

Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor de realisatie van de UT Delfiahaven.

## **Archeologie**

Op basis van de Erfgoedwet (2007, vernieuwd in 2016) geldt er een archeologische zorgplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord. In het geval van de ontwikkeling van de historische haven is de bodemverstoring minimaal. Er worden slechts enkele aansluitingen op bestaande nutsvoorzieningen voorzien.

In het bestemmingsplan is geen dubbelwaarde voor archeologie opgenomen. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Groningen is voor het plangebied geen waarde aangegeven. De 'historische haven' die hier wordt ontwikkeld, heeft geen historische oorsprong; er lag hier in het verleden geen haven. De locatie ligt buiten de historische, van oorsprong middeleeuwse kern van Hoogkerk. Er geldt derhalve geen archeologische onderzoeksverplichting.

Mochten er tijdens de werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan dienen de werkzaamheden te worden stilgelegd en het bevoegd gezag, in deze de gemeente Groningen, te worden geïnformeerd.

## **Externe veiligheid**

De veiligheidsregio heeft eind oktober 2017 geadviseerd op het plan. Zij zien weinig belemmeringen. Vanuit externe veiligheid zijn geen risicobronnen relevant voor dit gebied.

Aan de UT Delfiaweg ligt een brandkraan (blauwe driehoekje). Het is wenselijk dat alle objecten binnen 100 meter van een brandkraan liggen. Dat wordt hier niet altijd gehaald, maar gezien het Hoendiep altijd water geeft, zien we geen aanleiding voor aanvullende bluswatervoorzieningen.



Voor de afstand tussen de schepen wordt in het plan al uitgegaan van een onderlinge afstand van 5 meter. Wij adviseren jullie deze 5 meter inderdaad aan te houden.

Deze afstand staat ook in de Regels voor Woonboten die binnen de gemeente Groningen zijn vastgelegd in het Bestemmingsplan openbaar Vaarwater en in de Verordening Openbaar Vaarwater 2006. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de onderlinge afstand tussen twee woonboten minimaal 5 meter dient te bedragen.

### Flora en fauna

Het plangebied bevindt zich in zijn geheel buiten de SES. Volgens het Boomstructuurplan 'Sterke stammen' is een boomstructuur aan weerszijde van Hoendiep het uitgangspunt. Vanuit cultuurhistorisch perspectief zijn bomen in de berm tussen rijweg en water niet wenselijk omdat dit van oorsprong een jaagpad was. Kenmerkend is dan juist het ontbreken van bomen en obstakels in deze berm vanwege de trekschuiten. Een bomenrij in de berm tussen rijweg en woning is gewenst maar valt buiten het projectgebied. Er is naar gekeken om dit wel mee te nemen maar vanwege de ligging van bestaande kabels en leidingen in deze berm en het beperkte budget van het project bleek het niet haalbaar om deze bomenrij te realiseren.

Het aanwezige groen is geïnventariseerd. Hieruit kwam naar voren dat er geen waardevol groen in het plangebied aanwezig was. Voor de aanleg van de steiger hoeven geen bomen gekapt te worden waarvoor een kapvergunning noodzakelijk is. Als er groen verwijderd wordt is het uitgangspunt voor groen dat er met name in de basisgroenstructuur 1 op 1 gecompenseerd wordt (groenstructuurvisie). De APVG geeft hierop een aanvulling "er geldt een 1:1 herplant tenzij er binnen het projectgebied geen geschikte ruimte voor een nieuwe houtopstand is".

### Beschrijving van de effecten van uw bouwplan op de waterkwaliteit en waterkwantiteit, de zogenaamde 'watertoets'

#### Oppervlaktewater

Het plangebied is gelegen aan het kanaal het Hoendiep dat onderdeel uitmaakt van de Electraboezem (3e schil). Dit kanaal heeft een streefpeil van -0,93 m NAP met een maximum van -0,25 m NAP dat eens in de honderd jaar te verwachten is. Dit boezemwater voert noordwaarts via het Reitdiep af en wordt op peil gehouden door gemaal de Waterwolf in Electra.

Ten noorden van het plan staat gemaal De Helden dat onder andere overtollig water uit de wijk De Helden het Hoendiep inpompt. De uitstroomvoorziening van het gemaal bevindt zich in de noordwesthoek van het plangebied waarbij een obstakelvrije afstand van 25 m gehanteerd dient te

worden. De eerste ligplaats voldoet hier aan. Daarnaast dient er rekening mee te worden gehouden dat het malen schommelingen kan opleveren voor de schepen

### **Bodem en grondwater**

De geplande werkzaamheden binnen het plangebied zullen grotendeels bestaan uit de aanleg van een steiger en kabels en leidingen wat geen effect zal hebben op het grondwater.

### **Waterberging**

Door de vele verharding, lage ligging van het terrein en ontbreken van oppervlaktewater waarop kan worden geloosd is er te kort aan waterberging in het plangebied. Wateroverlast is ten tijde van hevige neerslag dan ook te verwachten. Aangezien het maaiveld achter de keringszone, met op sommige plekken hoogtes heeft van ca. -0,90 m NAP, te laag ligt kan het niet op het Hoendiep lozen. Alleen de hoger gelegen rijbaan kan, met een gemiddelde hoogte van +0,25 m NAP, eventueel oppervlakkig (zonder leidingen) op het Hoendiep lozen. Hiermee beperk je enigszins de te verwachten overlast en zorg je er voor dat geen schoon regenwater onnodig naar de zuivering wordt afgevoerd. In een nadere uitwerking van het plan zal moeten uitwijzen of dit mogelijk is.

De aanlegsteiger, de schepen en andere voorzieningen voor de haven zullen niet voor een versnelde afvoer van water op het watersysteem zorgen waardoor hier een compensatieverplichting niet van toepassing is.

### **Veiligheid en waterkeringen**

De oevers van het Hoendiep zijn in het beheer bij waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Deze oever bestaat op de waterlijn uit een harde kering die overgaat naar een groene kering. De (kerings)zone bestaat uit de rijbaan met (gedeeltelijke) groene dijk en heeft een minimale hoogte van +0,05 m NAP. Voor alle graafwerkzaamheden binnen deze zone dient een watervergunning te worden aangevraagd.

### **Riolering**

De panden langs de U.T. Delfiaweg zijn aangesloten op een gemengd rioolstelsel dat zowel regen- als afvalwater afvoert naar de zuivering. Een vrijvallyeiding die in de tuin van de woningen ligt voert het af naar een ontvangstput voor huisnummer 12 waarnaar het via een pomp en persleiding naar het hoofdstelsel wordt getransporteerd.

Afvoer van het afvalwater van de schepen gaat plaatsvinden via separate aansluitingen die lozen op een nog aan te leggen vrijvallyeiding. Deze leiding loost vervolgens op de hier boven genoemde ontvangstput met pomp. Voor de nadere uitwerking hiervan zal onder andere de pompcapaciteit gecontroleerd moeten worden en de exacte ligging en hoogtes zullen moeten worden ingemeten. Aangezien deze graafwerkzaamheden in de waterkering gaan plaatsvinden is de aanvraag van een watervergunning vereist.

### **Conclusie**

De effecten van de in dit bestemmingsplan geplande ontwikkelingen zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat:

- # de aanleg van een aanlegsteiger en overige voorzieningen voor een haven geen nadelige gevolgen voor het watersysteem;
- # voor de graafwerkzaamheden in de keringszone een watervergunning aangevraagd moet worden.



## **Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **een beschrijving van de financieel-economische uitvoerbaarheid van uw bouwplan**

De werkzaamheden worden volledig betaald door de gemeente Groningen. De raad heeft daarvoor een krediet beschikbaar gesteld.

### **een beschrijving van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van uw bouwplan (resultaten overleg omgeving (draagvlak, belangenafweging, etc.), resultaten overleg belanghebbende instanties (artikel 6.18 Bor jo. artikel 3.1.1 Bro), resultaten procedure (volgens artikel 3.10 Wabo).**

De te realiseren UT Delfiahaven is op initiatief van een inwoner door VWH als top 3 prioriteit aan de wijkwethouder aangegeven. In 2019 heeft de gemeente samen met de stichting i.o. een presentatie gegeven bij de Algemene Ledenvergadering van VWH en is een aparte informatieavond gehouden voor geïnteresseerden.

De direct omwonenden hebben zorgen geuit over onder andere: aantasting van hun woongenot, parkeren, rommel langs de waterkant en mogelijke geluidsoverlast scoutingschip. Nadere regels en afspraken over het gebruik van de ligplaatsen moeten de zorgen tot een minimum beperken. Een en ander wordt vastgelegd in een beheersovereenkomst. De ligplaatsen zijn geen permanente (woon)ligplaatsen. Sturing op dit soort overlast gevende aspecten is hierdoor eenvoudiger doordat de schepen slechts voor een beperkte periode ligplaats nemen en bij iedere aanvraag voor een carrousel ligplaats er toetsing kan plaatsvinden op het type schip, staat van onderhoud en afstemming van gedragsregels. Doordat de schepen slechts een beperkte periode ligplaats mogen nemen is de verwachting dat er minder neiging zal ontstaan voor het in gebruik nemen van de openbare ruimte t.b.v. privé doeleinden, de scheepseigenaren voelen zich "te gast". Vanuit het project worden er voldoende extra parkeerplaatsen gerealiseerd, wordt er een simpele fietsenstalling geplaatst en worden voorzieningen voor het verzamelen van huishoudelijk afval geboden. Dit alles om de verrommeling tegen te gaan en overlast te beperken. Met de scouting wordt actief gezocht naar (educatieve) meerwaarde voor de omgeving en het enthousiasmeren van bewoners voor maritieme vaardigheden en activiteiten.

Het woonschepencomité Groningen is op de hoogte gebracht dat er geen vaste ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Ze hebben aangegeven in het verdere traject geïnformeerd te willen blijven.