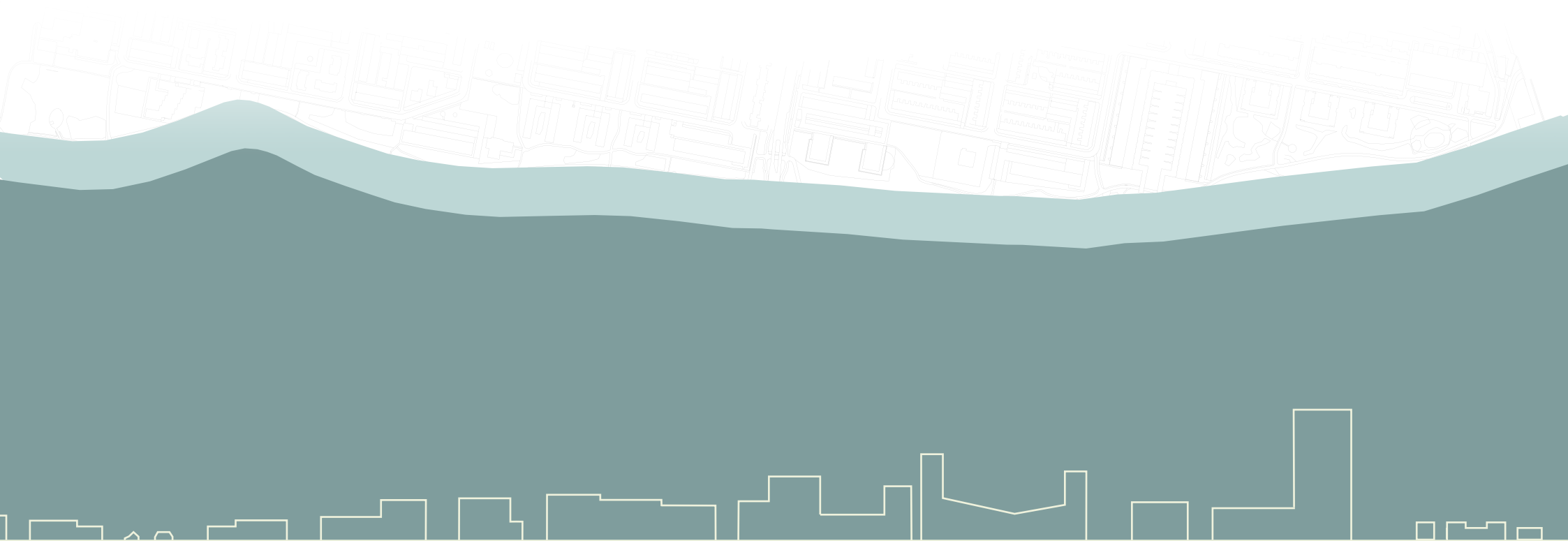


Structuurvisie Reitdiepzone

3 mei 2022



BügelHajema
Ruimte voor de leefomgeving



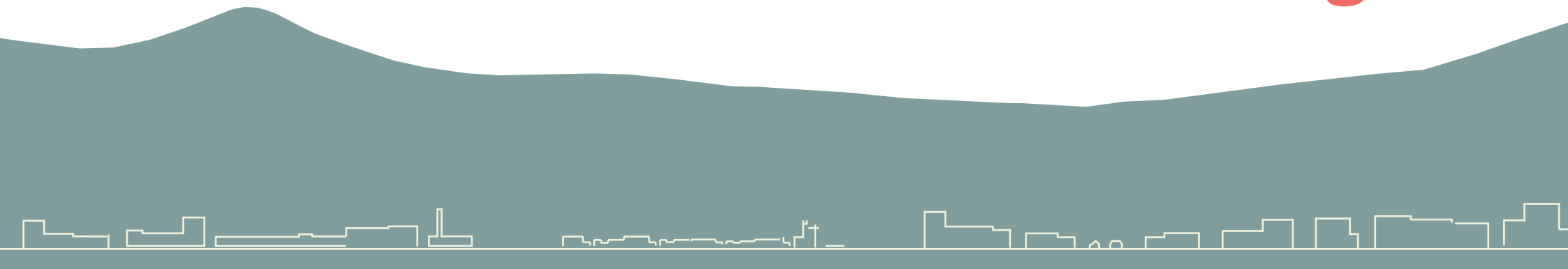
Inhoudsopgave



1	Inleiding	5	5	Afweging	33
1.1	Aanleiding en doel	5	5.1	Inleiding	33
1.2	Gebiedsbegrenzing	5	5.2	Integrale afweging	33
1.3	Ring West	6	5.3	Herijking en accentverleggingen	33
1.4	Betekenis en werking Structuurvisie	6	5.4	Uitvoerbaarheidstoets	37
1.5	Milieueffectrapportage (m.e.r.)	6			
1.6	Procedure structuurvisie en m.e.r.	6	6	Visie	41
1.7	Leeswijzer	7	6.1	Van kaders naar visie	41
			6.2	Onze visie	41
2	Het gebied	9	6.3	Het programma	48
2.1	Historie	9	6.4	Stedenbouwkundige uitwerking	50
2.2	Typering plangebied	13		6.4.1 Principes bebouwing	50
	2.2.1 Ruimtelijk-functionele structuur	13		6.4.3 Principes openbare ruimte	53
	2.2.2 Groen en water	14	6.5	Uitwerking van onze opgaven	60
	2.2.3 Infrastructuur	17			
			7	Procedure	67
3	Beleid	19	7.1	Inleiding	67
3.1	Inleiding	19	7.2	Vastgestelde bestemmingsplannen	67
3.2	Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone (2017)	19	7.3	Status	67
3.3	Omgevingsvisie The Next City (2018)	19	7.4	Procedure	68
3.4	Omgevingsvisie Levende Ruimte (2022)	20	7.5	Resultaten inspraak	69
3.5	Thematisch beleid	20			
	3.5.1 Wonen	20	8	Uitvoering	71
	3.5.2 Verkeer	21	8.1	Inleiding	71
	3.5.3 Groen, water en natuur	22	8.2	Raamwerk voor uitvoering	71
	3.5.4 Water	23	8.3	Financiën	72
	3.5.5 Cultuurhistorie	23			
	3.5.6 Duurzaamheid	23			
4	Onderzoek (MER)	25			
4.1	Inleiding	25			
4.2	Milieueffectrapport	28			
4.3	Onderzoeken en effecten	27			
	4.3.1 Verkeer	27			
	4.3.2 Leefomgevingskwaliteit	27			
	4.3.3 Bodem en water	29			
	4.3.4 Archeologie en cultuurhistorie	29			
	4.3.5 Natuur en groen	29			
	4.3.6 Klimaat	29			
	4.3.7 Conclusie variantenonderzoek	30			
4.4	Beschrijving voorkeursalternatief	30			
4.5	Mitigerende maatregelen	31			
4.6	Aanvulling MER	31			



1 Inleiding



1.1 Aanleiding en doel

De Reitdiepzone is een te herontwikkelen gebied tussen Vinkhuizen en Paddepoel. In deze zone vindt al decennialang een transformatie plaats. De oorspronkelijke functie voor de zone – handel en industrie – is grotendeels verleden tijd. Het gebied wordt herontwikkeld als gemengd stedelijk gebied met het accent op woningbouw.

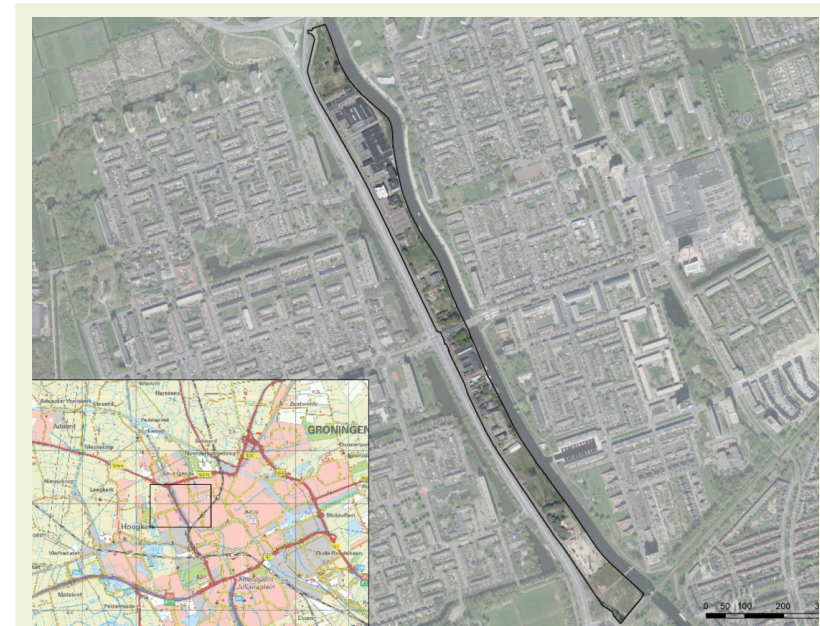
De transformatie van de Reitdiepzone past uitstekend in de strategie die de gemeente Groningen voor de toekomstige ontwikkeling van de stad heeft gekozen. Deze strategie staat beschreven in de omgevingsvisie 'The Next City' van de gemeente Groningen. Daarin worden strategische keuzes voor de toekomstige ontwikkeling van de stad gemaakt met het oog op de groei van Groningen en met het accent op de fysieke leefomgeving. Een belangrijke strategische keuze is dat de gemeente die groei op wil vangen in het bestaande stedelijke gebied. Het leidende principe van de compacte stad wordt voorgezet en het landelijk groen wordt ontzien. De gemeente kiest voor verdichting en transformatie van voormalige bedrijventerreinen en industriegebieden in de bestaande stad. In The Next City wordt de Reitdiepzone aangewezen als ontwikkelzone met prioriteit. De eerste woningbouwprojecten zijn al gebouwd of in ontwikkeling. Het ziet er naar uit dat het aantal woningen naar ruim 2.000 gaat.

Deze Structuurvisie is de basis voor één of meerdere bestemmingsplannen en eventueel bijbehorende exploitatieplannen die betrekking hebben op de Reitdiepzone en vormt één kader waaraan toekomstige ontwikkelingen getoetst worden. De visie heeft met het oog hierop de volgende beleidsdoelen:

- De structuurvisie is een nadere uitwerking van de vastgestelde Ontwikkelstrategie Reitdiepzone en de Omgevingsvisie The Next City;
- De structuurvisie geeft een totaalbeeld op de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied;
- De structuurvisie vormt een juridische basis voor kostenverhaal bij woningbouwontwikkeling door private partijen.

1.2 Gebiedsbegrenzing

De Reitdiepzone wordt grofweg begrensd door de Friesestraatweg, de Spoorlijn Groningen -Delfzijl, het Reitdiep en de Noordelijke Ringweg. De zone wordt in de dwarsrichting slechts eenmaal doorsneden: de Pleiadenlaan verbindt hier de wijken Paddepoel en Vinkhuizen. De zone is ca. 1.800 meter lang; de breedte tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep varieert van 55 tot 70 meter.



Figuur 1 Begrenzing Reitdiepzone

1.3 Ring West

Voor de naastgelegen Ring West lopen op dit moment ook voorbereidingen om deze aan te pakken en ongelijkvloers in te richten. Provincie Groningen is beheerder van deze weg en voert deze voorbereidingen uit.

De Ring West speelt een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling van de Reitdiepzone. De inrichting van de Reitdiepzone heeft echter geen invloed op de (nieuwe) inrichting van de Ring West en andersom. Deze Structuurvisie of de onderzoeken die voor de Reitdiepzone zijn uitgevoerd, hebben daarom geen betrekking op de Ring West.

1.4 Betekenis en werking Structuurvisie

De Structuurvisie Reitdiepzone is een structuurvisie die voldoet aan de voorwaarden uit de (Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor gemeentelijke structuurvisies. Een structuurvisie is een richtinggevend ruimtelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen, voor nieuwe initiatieven die niet binnen het geldende bestemmingsplan passen en voor een nieuw bestemmingsplan. Het is een formeel document, waarvan de burger kan verwachten dat de gemeente daar naar handelt. Een structuurvisie stelt algemene regels en biedt flexibiliteit voor maatwerk. Het is de bedoeling dat aan deze visie een vervolg wordt gegeven. Daarom zit aan de Structuurvisie een realisatieparagraaf vast.

1.5 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een MER (milieueffectrapport¹) is voor deze structuurvisie wettelijk noodzakelijk. De MER-plicht ontstaat vanuit het Besluit milieueffectrapportage. Hierin is bepaald dat bij een stedelijk ontwikkelingsproject van meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied, een plan-MER verplicht is (categorie D.11.2). De structuurvisie voor de Reitdiepzone vormt een ruimtelijk kader voor een woongebied van ruim 2.000 woningen. Om die reden geldt de verplichting om een plan-m.e.r.-procedure te doorlopen. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de uitkomsten van het m.e.r.

1.6 Procedure structuurvisie en m.e.r.

Op 18 maart 2020 is een openbare kennisgeving gedaan van het voornemen (vaststellen structuurvisie voor de Reitdiepzone) en de ter inzagelegging van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Vervolgens zijn betrokken bestuursorganen geraadpleegd en is iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen op het voornemen. Op 22 april 2020 is de NRD vastgesteld door de gemeenteraad.

Het opstellen van de structuurvisie en de m.e.r. heeft vervolgens parallel aan elkaar plaatsgevonden. Bij het opstellen van het MER is voor zover relevant rekening gehouden met de ingediende zienswijzen en de reacties van de betrokken bestuursorganen op de NRD.

In hoofdstuk 7 van deze structuurvisie is het verdere verloop van de officiële procedure tot vaststelling van de structuurvisie toegelicht.

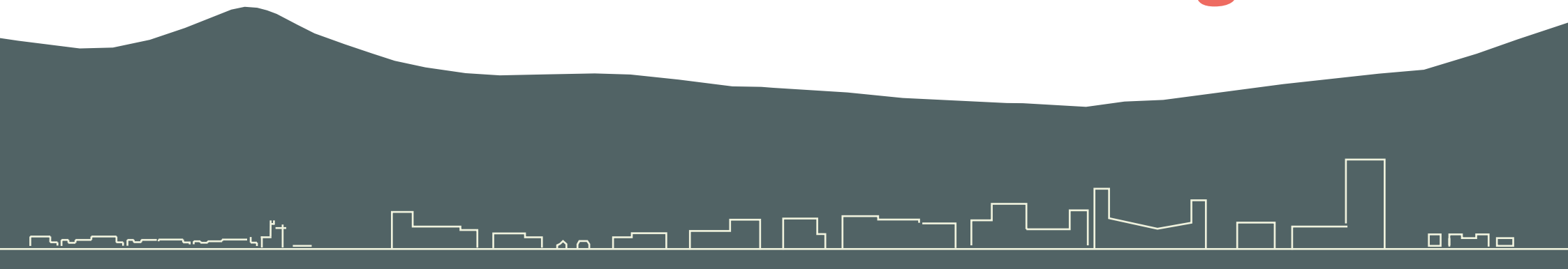
¹ Het is gebruikelijk de afkortingen (de) m.e.r. en (het) MER te gebruiken. De afkorting m.e.r. met kleine letters en puntjes ertussen staat voor de volledige procedure, de milieueffectrapportage. MER met hoofdletters, zonder puntjes staat voor het milieueffectrapport, het rapport dat hierbij opgesteld wordt.

1.7 Leeswijzer

In dit hoofdstuk is kort een inleiding gegeven op de structuurvisie. Hoofdstuk 2 bevat een kenschets van de Reitdiepzone. In hoofdstuk 3 behandelen we de bestaande beleidskaders die de context vormen waarbinnen deze structuurvisie tot stand komt. In hoofdstuk 4 worden de uitgevoerde onderzoeken en de resultaten hiervan toegelicht. Hoofdstuk 5 bevat vervolgens de afweging en keuzes die gemaakt zijn naar aanleiding van het voorgaande. In hoofdstuk 6 worden deze keuzes vertaald naar de (aangepaste) stedenbouwkundige visie.

Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de procedure en het omgevingsproces die in het kader van de ontwikkeling van de Reitdiepzone is gevoerd. In hoofdstuk 8 is de uitvoeringsparagraaf opgenomen.

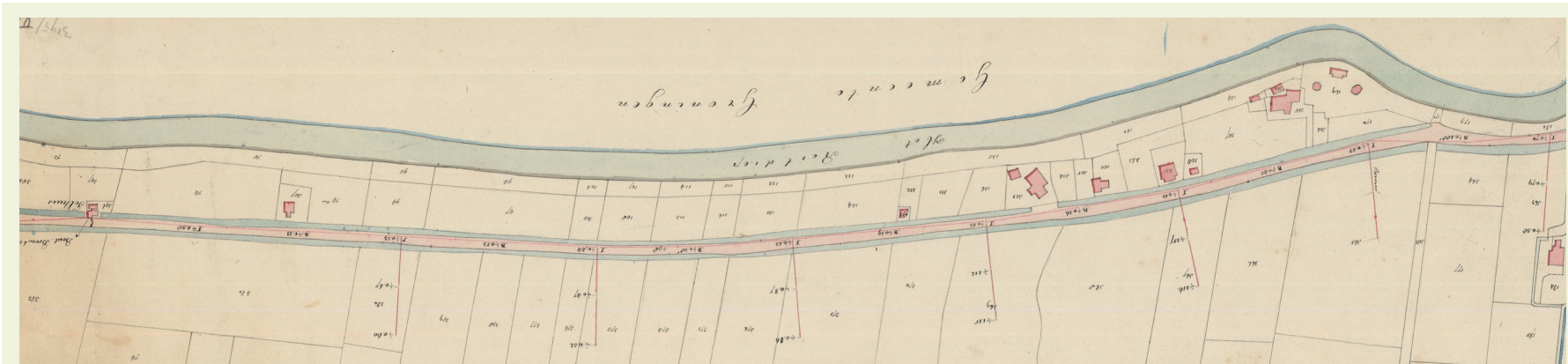
2 Het gebied



2.1 Historie

De Reitdiepzone is een zone die ligt tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg. Het Reitdiep is grotendeels gegraven in de 13e eeuw en was decennia lang de enige scheepvaartverbinding van de stad met de zee en Friesland. Tot de aanleg van het Eemskanaal in 1876 was het Reitdiep de enige open verbinding van Groningen met de zee.

De Friesestraatweg is een historische uitvalsweg richting Friesland. In eerste instantie als aarden baan, tot de weg in 1840 werd bestraat met klinkers. In de 19e en begin 20ste eeuw had de Friesestraatweg een landelijk groen karakter, door de bomen en weilanden aan weerszijden van de weg, met her en der verspreid oude boerderijen.



Figuur 2 Reitdiepzone 1857



Figuur 3 Reitdiepzone 1913

In 1924 vestigde zich het eerste grote bedrijf in de Reitdiepzone: melkfabriek De Ommelanden. De fabriek lag in die tijd ver buiten de stad. In het plan van Uitbreiding van 1932 van Berlage Schut kreeg de zone langs het Reitdiep, zoals alle gebieden die gelegen waren aan het water, de bestemming handel en industrie. Dat leidde voor de oorlog tot een bescheiden groei van bedrijvigheid. Vooral vanaf de jaren '50 trad verdichting van het lint op en verdween de agrarische functie van de boerderijtjes in de zone. Uit die tijd dateren de ACM-silo na de spoorovergang, betonindustrie, steenhouwerijen en aannemersbedrijven. Lange tijd bleef melkfabriek De Ommelanden de noordgrens van de bedrijvenzone langs het Reitdiep.

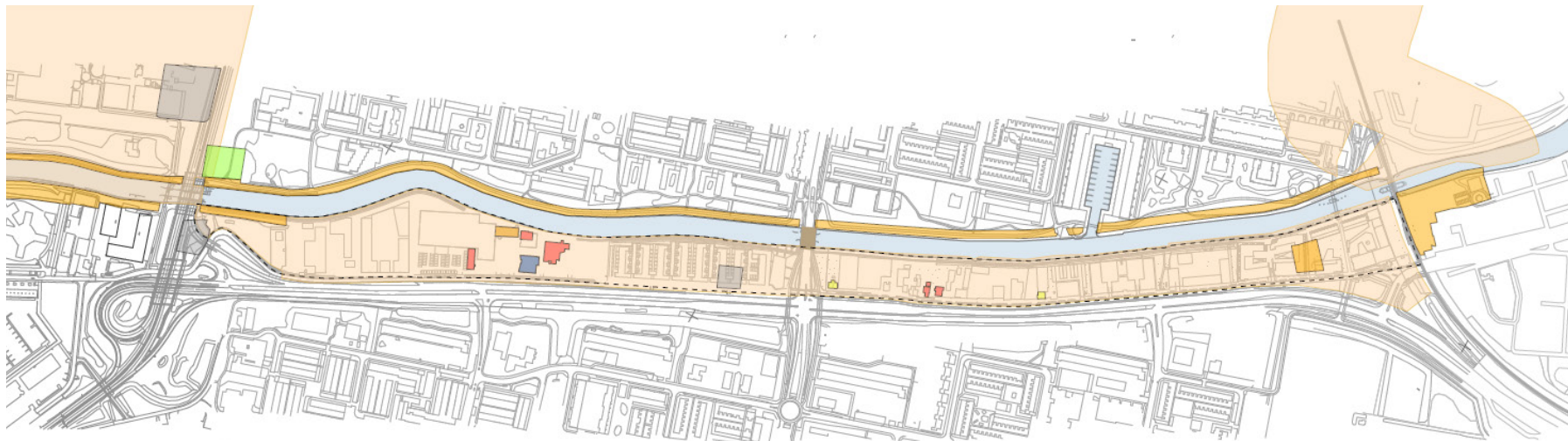
Vanaf de jaren '60 werden aan weerszijden van de Reitdiepzone nieuwe uitbreidingswijken gerealiseerd: de zogenaamde stempelwijken Paddepoel en Vinkhuizen. De westelijke ringweg werd gerealiseerd naast de oude Friesestraatweg. Vanaf die tijd vestigden zich achter en tussen de oude bebouwing autobedrijven, bandenzaken en een benzinstation van Esso. De meeste achterterreinen raken vol met loodsen en opslag/parkeren. Verrommeling treedt stukje bij beetje op en de oorspronkelijke directe relatie tussen bebouwing en het Reitdiep verdwijnt op veel plekken.



Figuur 4 Reitdiepdijk, zicht op binnenstad en melkfabriek de Ommelanden



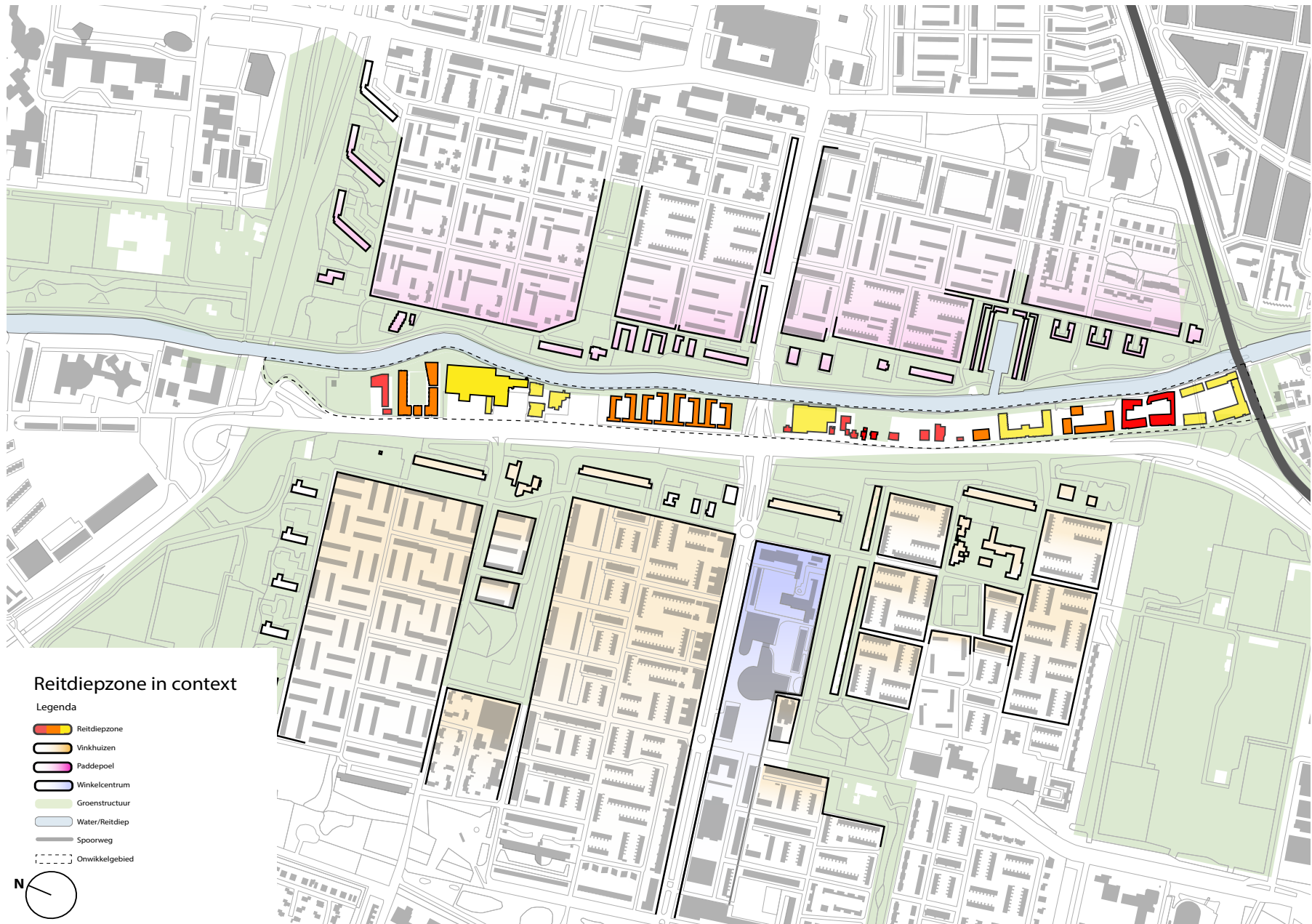
Figuur 5 Luchtfoto melkfabriek "De Ommelanden", gelegen tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep (bron: KLM)



Themakaart cultuurhistorische en archeologische waarden

Legenda

- Archeologische zone met hoge waardering
- Archeologische percelen met hoge waardering (gemeentelijk monument)
- Archeologische percelen zonder bijzondere waardering (gemeentelijk monument)
- Archeologische percelen met basiswaarde (gemeentelijk monument)
- Gemeentelijke monument
- Karakteristieke pand -nog aan te wijzen gemeentelijk monument
- Karakteristieke panden
- Beeldondersteunende panden
- Water/ Reildiep
- Spoorweg
- Ontwikkelgebied



De verkaveling van het gebied is van oorsprong kleinschalig en staat haaks op de Friesestraatweg en Reitdiep. Deze verkaveling is voor een groot deel nog te zien en de geschiedenis van de zone laat zich daaruit goed aflezen. Ook de Reitdiepdijk is grotendeels nog goed herkenbaar. Een deel van de Reitdiepdijk en een aantal kavels zijn archeologisch beschermd.

In het gebied is een aantal, in stedenbouwkundige zin, monumentale en oorspronkelijke gebouwen gespaard gebleven. Deze gebouwen maken de geschiedenis van deze plek in de stad zichtbaar en afleesbaar. De oorspronkelijke melkfabriek De Ommelanden is daar een mooi voorbeeld van. Dit gebouw is een gemeentelijk monument. Daarnaast zijn ook enkele oorspronkelijke boerderijtjes bewaard gebleven. Een aantal hiervan zijn als karakteristiek of beeldondersteunend object beschermd in het bestemmingsplan 'Gebouwd Erfgoed Groningen'.

Op de themakaart Cultuurhistorische en archeologische waarden zijn de cultuurhistorische en archeologische waarden weergegeven.

2.2 Typering plangebied

2.2.1 Ruimtelijk-functionele structuur

De Reitdiepzone is in het stedelijk gebied van Groningen duidelijk te herkennen als geïsoleerde zone met eigen historie, functie en ruimtelijke structuur. Het aantal eigenaars van kavels langs de Friesestraatweg is groot en eigendommen verschillen sterk in oppervlak. De ruimtelijke structuur is die van een relatief compact lint met verkaveling haaks op het Reitdiep en een vrij grote variatie in schaal, aard en functie van de bebouwing. Deze variatie is kenmerkend voor de historische ontwikkeling van deze oude radiaal. In ruimtelijk opzicht vormt de zone een sterk contrast met de aan weerszijden gelegen planmatig ontwikkelde stempelwijken. Dit is duidelijk te zien op de kaart 'Reitdiepzone in context'.



Figuur 6 Reeds ontwikkelde bebouwing (woningbouw) in de zone, boven: Friesestraatweg 209 (Het Ommeland), onder: Friesestraatweg 145 (locatie Woldring)

De zone is een zichtlocatie langs een van de belangrijkste invalroutes van 'de Stad': de westelijke ringweg. Hier toont de stad zich aan de passant of bezoeker. Ook al ligt de Reitdiepzone langs de ring, het gebied is vrij geïsoleerd en kent weinig fysieke en functionele verbindingen met omliggende wijken. Dat heeft te maken met de aard van de functies en het beperkte aantal dwarsverbindingen. In de huidige situatie bevindt zich aan de Friesestraatweg een mix van bedrijfskavels, kavels met een woonfunctie en een kavel met een maatschappelijke functie. Er is ook één kavel waarop een gasdrukregel- en meetstation aanwezig is.

Naast variatie in functie, is er ook grote variantie in bebouwing in de zone. Plaatselijk is vooroorlogse bebouwing aanwezig. Naast deze 'oorspronkelijke' bebouwing is sprake van (zeer) recente nieuwbouw in de zone, zoals Friesestraatweg 145 en 209. Ook zijn er bedrijfsgebouwen van enkele decennia oud, zoals de Stadskerk (voormalige bouwmarkt). En behalve variatie in de periode waarin de gebouwen zijn gebouwd, is er ook variatie in volume en bouwhoogte van de bebouwing. Contrasten in schaal, uitstraling en opzet zijn hier en daar fors.

2.2.2 Groen en water

Het Reitdiep maakt deel uit van de boezemwateren in en rond Groningen. Het heeft een peil van 0.53+ NAP. De Friesestraatweg en daaraan gelegen bebouwing wateren niet af naar het Reitdiep, maar richting de vijvers aan de rand van Vinkhuizen (streefpeil van -0,93 m NAP). Deze vijvers wateren af op het Hoendiep. De oevers van het Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Bij een groene dijk is de vereiste kerende hoogte + 2,00 m NAP; Bij een harde kering is de vereiste kerende hoogte +1,80 m NAP. De Reitdiepdijk is grotendeels groen, plaatselijk – bijvoorbeeld bij Friesestraatweg 145 en Friesestraatweg 139 (het vroegere ACM terrein) is de oever als harde kade uitgevoerd. Dat hing samen met het industriële gebruik van de betreffende locaties. Behalve dat de zone is gelegen aan het Reitdiep, is in de zone zelf geen oppervlaktewater aanwezig.



Voor de Tweede Wereldoorlog werd de Friesestraatweg begeleid door laanbeplanting. Die is na de oorlog stukje bij beetje verdwenen. In de huidige situatie is (openbaar) groen beperkt aanwezig. De themakaart 'Groen huidige situatie' geeft het bestaande groen weer. Er is een smalle bermstrook / bosschage tussen de parallelweg en de Friesestraatweg, wat groen rondom de kruising met de Pleiadenbrug en aan de zuidkant van de zone zijn ook enkele bomen en bosschages, ingeklemd tussen infrastructuur. Er is ook wat privaat groen, met name aan de kant van het Reitdiep op de kades, en tijdelijk groen. Dit tijdelijk groen is te vinden op plaatsen waar oude bebouwing is gesloopt.



Figuur 7 Laanbeplanting aan de Friesestraatweg



Figuur 8 Groene oever ter plaatse van Friesestraatweg 209 (bron: gemeente Groningen)



Themakaart Auto huidige situatie

Legenda

- Stroomweg / Ringweg 70 km/h
- Gebiedonsluitende weg 50 km/h
- Erfdoegangsweg 30 km/h
- Water/Reitdiep
- Spoorweg
- Ontwikkellocatie



Themakaart Fietsen en Voetgangers huidige situatie

Legenda

- ↔ Regionale doorfietsroute
- ↔ Hoofdfietsroute
- ↔ Nevenfietsroute
- ⋯ Recreatief voetpad
- Water/Reitdiep
- Spoorweg
- Ontwikkellocatie

2.2.3 Infrastructuur

De ringweg is naast de oorspronkelijke Friese straatweg gelegd, waardoor deze werd opgeknipt in twee voor autoverkeer doodlopende uiteinden. Voor autoverkeer is de parallelweg alleen bereikbaar vanuit het noordelijke en zuidelijke punt van het gebied. In het noorden via een afrit vanaf de oostelijke baan van de Ring West en via een aansluiting met verkeerslichten. Vanaf deze aansluiting takt ook de wijk Reitdiephaven aan op de ring. In het zuiden sluit de parallelweg aan op de Friese straatweg tussen de spoorwegovergang en de aansluiting op de Ring West.

Fietsers en wandelaars kunnen wel in noord-zuid richting de gehele parallelweg over gaan, doordat er een tunnel is onder de Pleiadenlaanbrug, ongeveer halverwege de zone. De huidige inrichting van de parallelweg is die van een bedrijfsstraat, met brede klinkerverharding (7 m) en zonder parkeervakken.

De Reitdiepzone ligt relatief geïsoleerd. Voor autoverkeer zijn er geen oost-west verbindingen naar omliggende wijken. Voor fietsverkeer zijn die er wel:

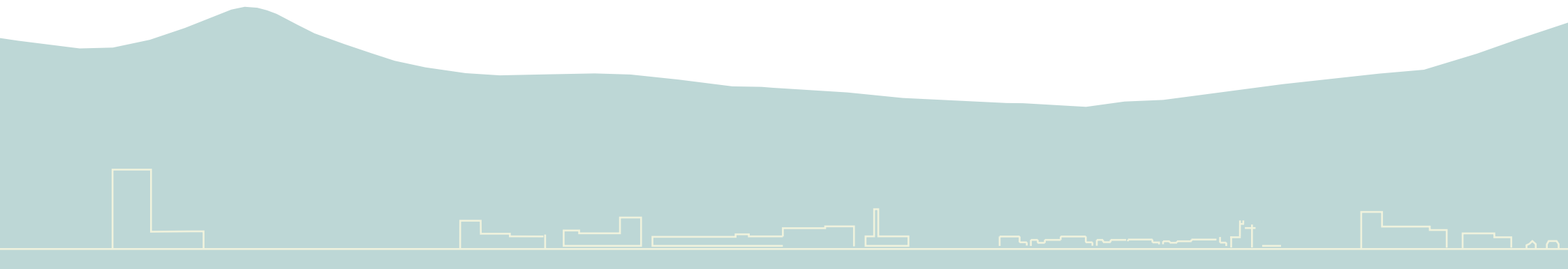
Het fiets- en wandelverkeer heeft daarnaast nog de mogelijkheid het Reitdiep over te steken in de omgeving van Friese straatweg 139, over de Acm-brug. In het verlengde van deze brug bevindt zich een tunnel onder de Ringweg naar Vinkhuizen. Fietsers en wandelaars kunnen eveneens onder de Ringweg doorgaan ter plaatse van de kruising Pleiadenbrug/Siersteenlaan. De sociale veiligheid en kwaliteit van de huidige tunnels laat te wensen over en zal met de Aanpak Ring West worden aangepakt.

Aan de zuidzijde van het gebied loopt de Spoorlijn Groningen-Delfzijl. Voor dit spoor is onderzocht (Movares, Verkennend onderzoek -werkboek spoor, 2020) deze te verdubbelen en de spoorwegovergang bij de Friese straatweg ongelijkvloers te maken. Deze plannen zijn nog niet concreet uitgewerkt en hebben geen invloed op de inrichting en het programma in de Reitdiepzone.



Figuur 9 Bestaande onderdoorgangen, boven: onderdoorgang Pleiadenlaan vanaf zuidkant, onder: onderdoorgang Ring West richting Vinkhuizen (bron: gemeente Groningen)

3 Beleid



3.1 Inleiding

De bestaande beleidskaders vormen de context waarbinnen deze Structuurvisie tot stand komt. Het gaat dan met name om de vastgestelde Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone (2017) en de Omgevingsvisie The Next City (2018). Maar ook ander beleid dat betrekking heeft op ruimtelijke of stedenbouwkundige aspecten van de Reitdiepzone worden meegenomen als kader en in dit hoofdstuk benoemd.

3.2 Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone (2017)

Op 19 april 2017 is voor de Reitdiepzone een Update ontwikkelstrategie vastgesteld. In deze strategie worden verschillende beleidsuitspraken gedaan voor de Reitdiepzone.

Programmatisch gaat de Update Ontwikkelstrategie uit van verkleuring naar stedelijk wonen en koerst op realisatie van een gevarieerd woningaanbod voor meerdere doelgroepen (jongeren, starters, ouderen en gezinnen met kinderen). Verder wordt de zone gezien als een aaneenschakeling van locaties met diverse eigenaren waar locaties met een eigen kwaliteit tot ontwikkeling kunnen komen. Plannen moeten stedenbouwkundig op elkaar worden afgestemd en elke fase moet in tijd een eindbeeld kunnen zijn.

Belangrijke ruimtelijke principes bij de ontwikkeling zijn:

- *de ontstaansgeschiedenis moet waar mogelijk leesbaar blijven*
- *elke ontwikkeling krijgt een duidelijk, architectonisch hoogwaardig adres aan de Friesestraatweg;*
- *de zone langs het Reitdiep wordt, bij de ontwikkeling van een locatie, openbaar en krijgt een groene oever, met uitzondering van de plekken waar een harde oever die de geschiedenis van de plek zichtbaar houdt, aanwezig is;*
- *parkeren (fiets en auto) wordt op eigen terrein opgelost;*

Vanwege de betekenis van de Friesestraatweg als toegangsweg op het niveau van de Stad en de breedtemaat van alle infrastructuur, is in de Update ontwikkelstrategie opgenomen dat een stevige

massaopbouw langs deze route gewenst is. In de zone zijn drie belangrijke stedenbouwkundige 'knopen' te onderscheiden waar een hoogteaccent op het niveau van de stad of het stadsdeel gewenst is.

De Update ontwikkelstrategie bevat een overzichtskaart met daarop mogelijke nieuwe dwarsverbindingen over het Reitdiep, doorzichten en de locaties waar toekomstige hoogteaccenten mogelijk zijn. Ook is een toekomstig fietspad naast het Reitdiep geprojecteerd op de kaart.

De gemeente hecht bij elke ontwikkeling belang aan een sociaal veilige woonomgeving. Naast woningbouw zijn daarom ook ondersteunende, openbare functies op de begane grond toegestaan. Daarnaast geeft de gemeente aan geen toestemming voor de ontwikkeling te geven wanneer sprake is van onaanvaardbare overlast door geluid, windhinder of schaduw op de omgeving.

De stedenbouwkundige / milieutechnische en andere kaders (en de samenhang met de studie naar de westelijke ringweg) bepalen de ruimtelijke contouren waarbinnen deze ontwikkelingen zich kunnen voordoen. De gemeente Groningen treedt als gemeente faciliterend op bij planvorming van derden en sturend bij haar eigen locaties.

3.3 Omgevingsvisie The Next City (2018)

Met de Omgevingsvisie The Next City bereidt Groningen zich voor op een verwachte groei van het aantal inwoners. Deze groei brengt een flinke ontwikkelopgave met zich mee; in de schaarse beschikbare ruimte moet veel gebeuren. De oververhitte woningmarkt zorgt voor een tekort aan passende woningen. Er zijn in de stad Groningen te weinig woningen om iedereen die in onze gemeente wil wonen een plek te bieden. De komende decennia willen we daarom 20.000 nieuwe woningen in onze gemeente bouwen. Daarbij houden we vast aan het ontwerpprincipes van de compacte stad, dus waar mogelijk geen uitbreiding, maar bouwen in de bestaande stad zelf. Het gaat er dan wel om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen, wensen en de kwaliteit van de leefomgeving. We kiezen voor verdichting en voor het omvormen van voormalige

bedrijventerreinen en industriegebieden naar woonlocaties. De Reitdiepzone leent zich in die zin dus uitstekend voor de beoogde ontwikkeling van een compacte stad.

Om de benodigde groei te faciliteren zijn in de Omgevingsvisie de volgende strategische uitgangspunten geformuleerd:

- Vasthouden aan de compacte stad, niet extra in het buitengebied bouwen.
- Ontwikkelen langs radialen die stad en ommeland verbinden.
- Benutten van de ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten.
- Gemengde stedelijke gebieden ontwikkelen; binnen deze gebieden is differentiatie mogelijk.
- Benutten bestaande kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

In The Next City staat het begrip Groningse leefkwaliteit voorop. Leefkwaliteit wordt in de omgevingsvisie geduid als een combinatie van enerzijds een objectieve meting van de woon- en leefomgeving, en anderzijds de beleving van bewoners en gebruikers over de woon- en leefomgeving. Het gaat daarbij om fysieke, sociale, culturele, economische en milieukenmerken van die omgeving. Een aantrekkelijk woon- en leefklimaat draagt bij aan economische vitaliteit, inclusiviteit, en een duurzame en toekomstbestendige gemeente. In de omgevingsvisie worden 12 kernpunten naar voren gehaald die een bijdrage leveren aan een goed woon- en leefklimaat. In hoofdstuk 5 wordt de ontwikkeling van de Reitdiepzone aan de 12 kernpunten getoetst.

3.4 Omgevingsvisie Levende Ruimte (2022)

Op 26 januari 2022 heeft de gemeenteraad de omgevingsvisie 'Levende Ruimte' vastgesteld. De omgevingsvisie 'Levende Ruimte' is een actualisatie van de omgevingsvisie The Next City. In Levende Ruimte wordt de beleidslijn van een compacte en dynamische stad met aandacht voor de Groningse leefkwaliteit doorgezet. Er worden 5 opgaven genoemd waarvoor in de omgevingsvisie een strategie wordt uitgewerkt:



- Faciliteren van de groei: 20.000 passende woningen in de gemeente Groningen;
- De werkgelegenheid groeit mee: het aantal banen neemt met ca. 21.000 toe in de gemeente Groningen;
- De groeiende gemeente blijft leefbaar, veilig en aantrekkelijk voor alle inwoners: extra openbare ruimte in stadshart creëren en landelijk gebied blijft binnen 15 fietsminuten bereikbaar;
- De energietransitie wordt versneld: gemeente Groningen CO2-neutraal;
- Iedereen doet mee en helpt mee in een gezonde gemeente: doorbreken generationele armoedeoverdracht en de gezondste gemeente blijven.

De 5 opgaven zijn uitgewerkt in strategieën en een top 10 keuzes. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het beleid uit Levende Ruimte in relatie tot de Reitdiepzone.

3.5 Thematisch beleid

3.5.1 Wonen

Woningmarktanalyse Regio Groningen Assen 2017-2030

De gemeenten in de Regio Groningen-Assen werken samen aan een gezonde en goed functionerende regionale woningmarkt, met

een grote variatie aan kwalitatief hoogwaardige woonmilieus. In Groningen zal een tekort zijn aan woningen in stedelijke woonmilieus. De transformatie van voormalige bedrijvenlocaties, zoals de Reitdiepzone, wordt ingezet om de vraag naar gestapeld wonen te bedienen.

Woonvisie Groningen – Een thuis voor iedereen (2020)

Zoals al eerder benoemd, staat Groningen voor een forse opgave op het vlak van wonen. Die zit in de aantallen maar ook in de kwaliteit en toekomstbestendigheid van woningen en woonomgeving. In de Woonvisie (2020) van de gemeente zijn voor deze opgave vijf speerpunten opgenomen:

1. Bouwen, bouwen en nog eens bouwen, maar wel met kwaliteit;
2. Binden door samenwerking: het Woonakkoord;
3. Publieke regie en sturing: een gemeente voor iedereen;
4. Groningen en de regio: verstedelijkingsstrategie;
5. Nieuwe focus op doelgroepen.

Wat betreft nieuwbouw is in de Woonvisie opgenomen dat de gemeente kwaliteit van groot belang vindt, zowel in de stedenbouw als de openbare ruimte (speerpunt 1). De gemeente handhaaft daarbij de strategie van de compacte stad met volop aandacht voor een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte. Zo investeert de gemeente in een gemeente waar iedereen graag wil (blijven) wonen: vandaag, morgen en overmorgen. Verder heeft de gemeente volop aandacht voor thema's als klimaat, ecologie en natuur.

3.5.2 Verkeer

Mobiliteitsvisie (concept)

Recent heeft de gemeente Groningen een nieuwe mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' opgesteld. In deze visie heeft de gemeente een aantal ambities opgesteld:

- goed opvangen van de stevige groei van de stad en daarmee de toenemende behoefte aan mobiliteit;
- dominantie van en het ruimtegebruik door verkeer in onze wijken en dorpen te verminderen;

- gezonde mobiliteit te stimuleren door lopen en fietsen de ruimte te geven;
- in te zetten op vormen van vervoer die weinig ruimte in nemen en uitstootvrij zijn;
- en onze mobiliteit 'slimmer' te maken zodat we bovenstaande makkelijker kunnen bereiken.

De ontwikkeling van de Reitdiepzone sluit aan bij de inzet op een compact stedelijk gebied. Door het realiseren van wonen, werken, winkelen en recreëren dichtbij elkaar krijgt ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer de meeste kans en neemt de noodzaak tot reizen met de auto af. De focus ligt vooral op het ruimte geven aan voetgangers en fietsers. Dit is dan ook het uitgangspunt geweest in de visie op de Reitdiepzone. Voor de uitwerking hiervan verwijzen we naar hoofdstuk 6 van deze visie.

Fietsstrategie 2015-2025 (2015)

De Fietsstrategie 2015-2025 bevat ambities en uitvoeringsmaatregelen om het fietsnetwerk te versterken, het comfort en gebruik van de fiets te verbeteren en het fietsparkeren verbeterd op te lossen.

De Friesestraatweg is geen onderdeel van de hoofdfietsstructuur, maar wel van de secundaire fietsstructuur. De straat heeft niet alleen een ontsluitende functie voor het aangrenzende gebied. Het is een belangrijke route voor het fietsverkeer tussen het noordwesten en het zuiden van de stad. Het is de ambitie om comfort, continuïteit en veiligheid voor de fiets op de Friesestraatweg te borgen en verbeteren. Hoe hiermee om wordt gegaan in de Reitdiepzone, wordt toegelicht in hoofdstuk 6 van deze visie.

Aanpak westelijke ringweg

Gemeente en provincie zijn in 2016 gestart met de aanpak westelijke ringweg Groningen. Het stuk van de Ring West vanaf de aansluiting Friesestraatweg is het laatste deel van de ring Groningen dat nog niet ongelijkvloers is gemaakt. Daar moet de aanpak westelijke ringweg in gaan voorzien. Het verbeteren van de verkeersveiligheid

en doorstroming op de ring is een van de belangrijke doelen van het project. Tegelijkertijd is het de ambitie om met de aanpak de leefbaarheid in de ruime omgeving van de ring te verbeteren, om Vinkhuizen beter op de stad aan te hechten en de barrièrewerking van de ring te verminderen. Ook het verbeteren van de kwaliteit en (sociale) veiligheid in het fietsnetwerk rondom de ring is een belangrijke ambitie.

De fase van voorverkenning is inmiddels afgerond. De resultaten zijn opgenomen in het rapport 'Voorverkenning WRG definitief november 2019'. Uit de voorverkenning is gebleken dat het aantal aansluitingen van het stedelijk wegennet op de ring hoogstwaarschijnlijk zal verminderen als gevolg van de aanpak westelijke ringweg. De aansluitingen Pleiadenlaan en Friesestraatweg blijven bestaan, zij het in andere vorm: ongelijkvloers. Ter plaatse van de aansluiting Friesestraatweg is het de ambitie om een nieuwe gebiedsontsluiting richting de Diamantlaan te realiseren. In de voorverkenning is ook gekeken naar wat nodig is om de verschillende ambities op het gebied van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit goed in te vullen.

Na de voorverkenning volgt nu de volgende fase: de verkenningsfase. Hierin wordt meer verdiept en toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Hiervoor wordt een variantenstudie uitgevoerd. Daarin wordt ondermeer gekeken naar de hoogteligging van de Ring West, wordt een tracéverschuiving onderzocht en verschillende vormen van de aansluitingen.

Besluitvorming over de aanpak van de Ring West is voorzien in de komende jaren. Dan worden - op basis van de voorgaande fases - de kaders voor de aanpak van de Ring West vastgesteld en komt er meer helderheid over de toekomstige inrichting.

De provincie is daarna in de lead, bij zowel de formele verkenning van de aanpak van de Ring West als de uitvoering en realisatie. De feitelijke realisatie van de aanpak van de Ring West wordt voorzien na het gereedkomen van de Ring Zuid.

3.5.3 Groen, water en natuur

Bomenstructuurvisie (2014)

In de Bomenstructuurvisie is voor de gehele stad aangegeven welke hoofdbomenstructuur wenselijk is. Deze zou moeten worden gerealiseerd meeliftend op ontwikkelingen in de stad. De Friesestraatweg is in het bomenstructuurplan als laan aangegeven.

Groenplan Vitamine G (2020)

Groenplan Vitamine G is een groenstructuurvisie ten behoeve van de groene en blauwe duurzaamheidsambities van de gemeente Groningen.

Meer, beter en bereikbaar groen zijn daarin de hoofdambities. De zone vanaf de rand van Vinkhuizen tot en met de overzijde van het Reitdiep wordt daarin aangegeven als 'aandachtsgebied versterken groen (landschappelijk park)'. Rood ontwikkelt groen wordt als ambitie meegegeven voor de ontwikkeling van 'rood' en de te versterken bomenstructuur langs de Friesestraatweg wordt geïndiceerd.

SES (2014)

Het Reitdiep en de oostelijke oever daarvan behoren tot de Stedelijk Ecologische Structuur (SES). Hierin worden gebieden en verbindingen aangegeven die van belang zijn voor de ecologie in de stad. De westoever van het Reitdiep maakt geen deel uit van de



SES. Wel worden er enkele locaties geïdentificeerd langs het Reitdiep waar het de ambitie is om ondersteunende onderdelen van de SES te ontwikkelen. Deze zijn abstract weergegeven met stippen op de kaart.

De gemeente update momenteel de SES en stelt regels op voor Natuurinclusief Bouwen. Beiden geven invulling aan de ambities uit het groenplan, maar zijn nog niet vastgesteld.

3.5.4 Water

Watervisie (2017)

In de Watervisie worden voor varen, recreatie, openbare ruimte en wonen de ambities van de stad vastgelegd. Over het Reitdiep is in de watervisie aangegeven:

- Reitdiep behouden als staande mastroute;
- Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte langs het water;
- Reservelocatie voor realisatie enkele ligplaatsen voor wonen; op authentieke schepen en zonder voorzieningen (bergingen, tuin, e.d.) op de oever. Na nader onderzoek is deze locatie afgevalen: wonen op water levert teveel beperkingen op voor wonen op de wal.

Groninger Water en rioleringsplan

Het Groninger Water en rioleringsplan (GWRP) is op 27 november 2019 vastgesteld en per 1 januari 2020 in werking getreden. In het GWRP staan de gemeentelijke watertaken en de rioleringszorg. Het is in de eerste plaats een beheerplan. Belangrijk thema in het plan is klimaatadaptatie. Er is bijvoorbeeld een aantal maatregelen opgenomen die mogelijk genomen kunnen worden om water te bergen of langzaam af te voeren. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moeten in plannen maatregelen opgenomen worden om de toename van verhard oppervlakte te compenseren. In het GWRP is opgenomen dat de gemeente een nieuwe werkwijze ontwikkelt waarbij ontwikkelingsplannen worden getoetst op klimaatbestendigheid.

3.5.5 Cultuurhistorie

Erfgoednota 2017

De gemeente heeft in de erfgoed nota aangekondigd het onbeschermde de erfgoed mee laten wegen in de discussie over stadsontwikkeling. De ambitie is om:

- Erfgoed te gebruiken als inspiratiebron bij nieuwe ontwikkelingen.
- Erfgoedwaarden op te nemen in ruimtelijke plannen.
- Te vernieuwen op een manier die recht doet aan de kwaliteit die er al is.

Om deze ambitie waar te maken zijn de cultuurhistorische waarden van Groningen in kaart gebracht. Deze worden vervolgens stap voor stap in bestemmingsplannen geborgd. Het bestemmingsplan gebouwd erfgoed (voorontwerp 2021). regelt de juridische bescherming van beeldbepalende panden, karakteristieke panden en karakteristieke structuren . In de Reitdiepzone betreft dit enkele panden.

3.5.6 Duurzaamheid

Klimaatbestendig Groningen 2020-2024

Dit beleidsdocument is een uitvoeringsagenda op klimaatadaptatie. Om Groningen in 2050 klimaatbestendig te maken, formuleert de gemeente de volgende doelstellingen:

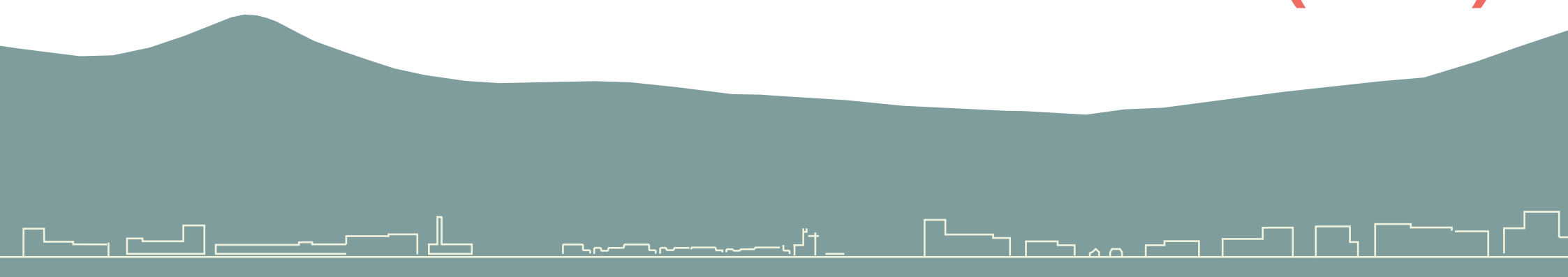
- Wateroverlast voorkomen;
- Hittestress voorkomen en verminderen;
- Ruimtelijke kwaliteit verbeteren;
- Kwetsbare groepen extra beschermen.

In hoofdstuk 6 van deze visie is ingegaan op hoe hiermee om wordt gegaan.

Groningen geeft energie

De gemeente Groningen wil in 2035 CO2-neutraal zijn. Hiervoor is een 'Routekaart Groningen CO2-neutraal 2035' opgesteld. In deze routekaart staan de aangescherpte ambities en strategische keuzes van het gemeentebestuur. Ten aanzien van nieuwbouw is opgenomen dat nieuwbouwwoningen volledig geïsoleerd zijn en gasloos worden uitgevoerd.

4 Onderzoek (MER)



4.1 Inleiding

Omdat ruimtelijke ontwikkelingen effecten kunnen hebben op de omgeving van het gebied, moeten de effecten van het plan op de omgeving worden getoetst. Voor de ontwikkeling van de Reitdiepzone is een MER (milieueffectrapport) opgesteld. In dit hoofdstuk zijn kort de uitkomsten van de m.e.r. weergegeven, evenals de gekozen voorkeursvariant en de mitigerende maatregelen die uit de m.e.r. naar voren zijn gekomen.

4.2 Milieueffectrapport

Het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een MER is voor deze structuurvisie wettelijk noodzakelijk. De MER-plicht ontstaat vanuit het Besluit milieueffectrapportage. Hierin is bepaald dat bij een stedelijk ontwikkelingsproject van meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied, een plan-MER verplicht is (categorie D.11.2). De structuurvisie voor de Reitdiepzone is een ruimtelijk kader voor een woongebied met meer dan 2.000 woningen. Om die reden geldt hiervoor de verplichting om een plan-m.e.r.-procedure te doorlopen. Na vaststelling en deels parallel aan de structuurvisie wordt woningbouwontwikkeling mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplannen (op basis van de huidige Wro) of omgevingsplannen / omgevingsvergunningen (op basis van de nieuwe Omgevingswet).

Het doel van het MER en de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. Specifiek doel van het MER voor deze structuurvisie is het globaal in beeld brengen van de milieueffecten van het woningbouwvoornemen in de Reitdiepzone. Het MER biedt op hoofdlijnen duidelijkheid over de volgende onderwerpen:

- Inzicht in de mogelijkheden voor de transformatie van de Reitdiepzone en op basis daarvan de maximale milieueffecten en de bandbreedte waarbinnen deze effecten zich kunnen bevinden.
- Of er door samenhang met projecten binnen of buiten het plangebied sprake is van cumulatie van milieueffecten.

- Welke randvoorwaarden bij de nadere inrichting een rol moeten spelen.
- Welke nadere onderzoeken in het vervolgtraject noodzakelijk zijn om de milieueffecten meer gedetailleerd in beeld te brengen.

De resultaten van deze onderzoeken kunnen in het separate MER-rapport worden gevonden (samenvatting MER bijgevoegd als bijlage 2). Verschillende varianten van de ontwikkeling zijn met elkaar vergeleken op de milieueffecten, waaruit een voorkeursvariant is bepaald.

Thema	Toetsingscriteria	Beoordeling	
		Variant intensief	Variant ontspannen / voorkeursvariant
Verkeer en vervoer	Verkeersafwikkeling	--	-
	Mogelijkheden fiets	+	+
	Mogelijkheden OV	0	0
	Parkeren	0/-	0/-
	Verkeersveiligheid	-	0/-
Leefomgevingskwaliteit	Wegverkeerslawaaï	--	--
	Spoorwegverkeerslawaaï	0/-	0/-
	Industrielawaaï	0	0
	Luchtkwaliteit	0/-	0/-
	Externe veiligheid	--	--
	Windhinder	0/-	0/-
	Bezonnig	-	0/-
	Gezondheid - gezondheidsbescherming	--	--
	Gezondheid - gezondheidsbevordering	0/+	0/+
Bodem en water	Bodem	+	+
	Oppervlaktewater (kwantiteit en kwaliteit)	0/-	0/-
	Grondwater (kwantiteit en kwaliteit)	0/+	0/+
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	0	0
	Cultuurhistorie	0/-	0
Natuur en groen	Beschermde gebieden (N2000, NNN, GES)	0/+	0/+
	Beschermde soorten	-	-
Klimaat	Klimaatmitigatie	0/+	0/+
	Klimaatadaptatie	-	0/-

Tabel 1 Effectbeoordeling

4.3 Onderzoeken en effecten

In de m.e.r.-procedure is onderzocht wat de effecten zijn van twee varianten op de referentiesituatie (huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen²). Het gaat om de variant intensief en de variant ontspannen:

- Variant intensief: 14 kavels met deels of geheel wonen – 3.239 woningen;
- Variant ontspannen: 9 kavels wonen – 1.999 woningen, 2 kavels bedrijf, 1 kavel restruimte, 1 kavel maatschappelijk, 1 kavel gaslocatie/park.

In tabel 1 is weergegeven wat de resultaten van de effectbeoordeling zijn. Hieronder wordt de effectbeoordeling samengevat per thema en wordt ingezoomd op de beoordelingscriteria waarvan de score aanleiding geeft tot extra toelichting.

4.3.1 Verkeer

Voor het thema Verkeer zijn de effecten beoordeeld op vijf toetsingscriteria: verkeersafwikkeling, mogelijkheden fiets, mogelijkheden OV, parkeren en verkeersveiligheid.

Uit het onderzoek is gebleken dat wat betreft mogelijkheden fiets en mogelijkheden OV de varianten gelijk scoren, respectievelijk positief (+) en neutraal (0). Variant intensief scoort iets slechter op verkeersafwikkeling, parkeren en verkeersveiligheid dan variant ontspannen omdat door deze variant sprake is van meer (auto) verkeer.

Het is met name het criterium verkeersafwikkeling die in beide

gevallen als negatief (-) tot zeer negatief (--) scoort en daarmee aandacht behoeft. De negatieve beoordeling komt voort uit het feit dat voor beide varianten geldt dat, vooral bij de zuidelijke ontsluiting van het gebied op de Ring West, verkeerscongestie kan optreden. In de avondspits kan in variant intensief een terugslag op de Ring West ontstaan. Dit is in mindere mate het geval bij de variant ontspannen. Uit nader onderzoek naar aanleiding van de m.e.r. is gebleken dat enkel kleine maatregelen, zoals een kruis op het kruisingsvlak en een verbreding van het profiel tussen het Donghornsterpad en de aansluiting nabij de spoorwegovergang, voldoende zijn om het verkeer goed door te laten stromen.

Aan de noordzijde geldt dat de druk op de opstelstroken voor het kruispunt met verkeerslichten zwaarder is dan in de variant intensief.

De licht negatieve (0/-) score op het thema parkeren wordt veroorzaakt doordat voor beide varianten geldt dat er een risico op parkeeroverlast in de omgeving is. Dit risico is beperkt omdat er maar relatief kleine delen van omliggende wijken op acceptabele loopafstand van de Reitdiepzone liggen.

De negatieve (-) en licht negatieve (0/-) score op het thema verkeersveiligheid wordt veroorzaakt door de toename van verkeer in relatie tot de inrichting van de weg. De parallelweg is een woonstraat van 5 meter breed, met een fietsroute. De verkeersintensiteiten van de weg liggen aan de bovenkant van wat wenselijk wordt geacht voor dit type weg conform CROW-normen. Daarnaast is voor de oversteeklocaties aan de noord- en zuidzijde verkeersveiligheid een aandachtspunt omdat de intensiteiten hier relatief hoog zijn. Het wegprofiel biedt daarnaast geen ruimte om bij tegemoetkomend verkeer fietsers in te halen.

4.3.2 Leefomgevingskwaliteit

In de tabel zijn de toetsingscriteria en beoordeling te zien voor het thema leefomgevingskwaliteit. Hieronder kort een toelichting op de belangrijkste toetsingscriteria.

² De autonome ontwikkeling in het MER is zoals beschreven in de NRD. Hierbij zijn alleen Friese straatweg 145 en 209 meegenomen als woonlocaties. Inmiddels zijn voor 3 andere locaties ook bestemmingsplannen voor woongebieden in ontwikkeling / vastgesteld / onherroepelijk. Deze locaties zijn niet meegenomen als autonome ontwikkeling omdat het (verkeers)onderzoek eerder is gestart dan de ontwikkeling van deze bestemmingsplannen. In het verkeersonderzoek is de autonome situatie zoals in de NRD beschreven opgenomen. De verkeerscijfers die uit het onderzoek zijn gekomen dienen tevens als input voor de onderzoeken geluid, lucht en stikstofdepositie.

Verkeerslawaai

Wat betreft verkeerslawaai is onderscheid gemaakt tussen wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Daarnaast is het effect beoordeeld op bestaande woningbouw rondom de Reitdiepzone en op de nieuwbouw in de Reitdiepzone zelf. Voor wegverkeerslawaai geldt dat in beide varianten nieuwe woningen zorgen voor een geluidsbarrière richting de woningen in Paddepoel en er soms zelfs sprake is van afname van de geluidbelasting op de bestaande woningbouw. De nieuwbouw in de Reitdiepzone zelf komt echter wel zeer dichtbij de parallelweg en de Ring West te liggen, waardoor er sprake is van een hoge geluidbelasting op dit grote aantal nieuwe woningen. Beide varianten worden daarom ten aanzien van wegverkeerslawaai beoordeeld als zeer negatief (--).

Voor spoorweglawaai geldt dat de ontwikkeling niet leidt tot een toename van geluidbelasting op bestaande woningen. Bovendien liggen de ontwikkellocaties op relatief grote afstand van de spoorlijn. Het effect van beide varianten wordt beoordeeld als beperkt negatief (0/-).

Industrielawaai

In beide varianten is bedrijvigheid mogelijk van maximaal milieucategorie 2. In de ontspannen variant is het aandeel bedrijvigheid duidelijk groter dan in de intensieve variant. Gelet op de aard van de bedrijvigheid (categorie 2 betreft lichte bedrijvigheid) worden voor beide varianten geen negatieve effecten verwacht als gevolg van industriellawaai. Beide varianten worden als neutraal beoordeeld (0).

Luchtkwaliteit

Beide varianten worden op het criterium luchtkwaliteit beoordeeld als beperkt negatief (0/-). Reden hiervoor is dat in beide varianten woningen worden toegevoegd op locaties waar de luchtkwaliteit vrij matig tot zeer matig is.

Externe veiligheid

Externe veiligheid is als zeer negatief (--) beoordeeld, met name omdat in beide varianten een groot aantal woningen wordt toegevoegd op korte afstand van een transportroute voor gevaarlijke stoffen (N370 Ring West). Dit leidt in beide varianten tot een grote toename van het groepsrisico. In de variant intensief is deze toename groter dan in de variant ontspannen. Voor de N370 geldt daarnaast dat niet uitgesloten is dat binnen zone 3 (30 meter) objecten voor verminderd zelfredzame personen worden gerealiseerd. Verder ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van het spoor Groningen-Sauwerd, en leidt de toevoeging van woningen in beide varianten ook hier tot een hoger groepsrisico. In variant ontspannen blijft binnen het plangebied een gasontvangststation gehandhaafd, dit kan leiden tot risico voor woningbouw op locatie 13³.

Windhinder

Beide varianten worden op het criterium windhinder beoordeeld als beperkt negatief (0/-). Voor beide varianten geldt dat er ten oosten van de Reitdiepzone minder windhinder zal zijn. Bij de variant 'Intensief' is dit effect het grootste. Wel zorgt de ontwikkeling van beide varianten voor een verhoging van windsnelheden aan de westzijde. De hogere bebouwing kan daarnaast mogelijk zorgen voor windgevaar. Hier moet binnen het ontwerp rekening mee worden gehouden.

Bezinning

Ten aanzien van bezinning geldt dat de verschillen in schaduwwerking tussen beide varianten zeer beperkt is. Gedurende het grootste deel van de dag zullen omliggende bestaande woningen geen hinder ondervinden als gevolg van het planvoornemen. Enkel in de wintermaanden, wanneer de zon vroeg onder gaat kunnen panden ten oosten van de Reitdiepzone hinder ondervinden van de

³ Dit is de locatie waar nu Friesestraatweg 231a/b is, locatie 13 is de aanduiding van deze locatie in het MER.

gebouwen. Er is meer hoogbouw binnen de variant 'Intensief', en hierdoor ook meer schaduwwerking. Om deze reden wordt de variant intensief negatief beoordeeld (-) en de variant ontspannen beperkt negatief (0/-).

Gezondheid

Het thema gezondheid is onderverdeeld in twee thema's: gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering. Uit het onderzoek is gebleken dat de varianten niet onderscheidend zijn. Gezondheidsbevordering is beperkt positief beoordeeld voor beide varianten omdat er enkele mogelijkheden worden gecreëerd voor een gezonde leefomgeving (zoals de groene buffer met wandel- en fietspad langs het Reitdiep). Gezondheidsbescherming is daarentegen voor beide varianten als zeer negatief (--) beoordeeld. Dit heeft te maken met het drukke verkeer en transport van gevaarlijke stoffen op de Ring West.

4.3.3 Bodem en water

Voor thema Bodem en water zijn drie criteria beoordeeld: bodemkwaliteit, oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit en grondwaterkwantiteit en -kwaliteit. Uit het onderzoek is gebleken dat de varianten niet onderscheidend zijn. De voorgenomen activiteit zal ertoe leiden dat de bodemkwaliteit in het plangebied geschikt wordt gemaakt om er te wonen. Ten opzichte van de referentiesituatie zal de bodemkwaliteit hierdoor deels verbeteren. Het criterium bodem is als positief (+) beoordeeld.

Dit geldt ook voor de grondwaterkwaliteit. De sanering van bodem- en grondwaterverontreinigingen dragen bij aan een verbeterde grondwaterkwaliteit. Effecten op de grondwaterkwantiteit worden niet verwacht. Dit criterium wordt als beperkt positief (0/+) beoordeeld.

Verder geldt dat het voornemen mogelijk leidt tot afname van het bergend vermogen. Dit is ongunstig voor de waterhuishouding.

Effecten op de kwaliteit van het oppervlaktewater worden niet verwacht. Dit criterium wordt als beperkt negatief (0/-) beoordeeld.

4.3.4 Archeologie en cultuurhistorie

Het criterium archeologie is voor beide varianten als neutraal beoordeeld. Een transformatie van de Reitdiepzone leidt ertoe dat er gegraven zal worden in de aanwezige gronden. De nog niet in ontwikkeling zijnde gronden hebben echter geen archeologische waarde.

Een transformatie van de Reitdiepzone zal daarnaast de cultuurhistorische en monumentale waarden niet negatief beïnvloeden. Wel geldt dat in de variant intensief 2 historische panden gesloopt worden, in variant ontspannen blijven deze behouden. Gelet op het voorgaande wordt de variant intensief als beperkt negatief (0/-) beoordeeld en variant ontspannen als neutraal (0).

4.3.5 Natuur en groen

Een transformatie van de Reitdiepzone zal de beschermde gebieden niet negatief beïnvloeden. Natura 2000-gebieden en NNN gebied liggen ver verwijderd van het plangebied. De gebiedstransformatie biedt beperkte kansen om aan te sluiten op de doelstellingen van de Groningse Ecologische Structuur (GES). De groene publieke ruimte met een hoge biodiversiteit in combinatie met groene private tuinen en groene daken kan een bijdrage leveren aan de GES aan de overzijde van het Reitdiep. Beide varianten zijn ten aanzien van beschermde gebieden beperkt positief beoordeeld (0/+). Voor beschermde soorten geldt dat de sloop van gebouwen en herinrichting van gronden de in het plangebied aanwezige beschermde soorten mogelijk negatief kan beïnvloeden. Het planvoornemen wordt daarom voor zowel de variant intensief als ontspannen beoordeeld als negatief (-).

4.3.6 Klimaat

Het effect van beide varianten ten aanzien van klimaatmitigatie is beoordeeld als beperkt positief (0/+). Voor beide varianten geldt dat op alle nieuwbouwlocaties een duurzame energievoorziening moet worden gerealiseerd, die voldoet aan regelgeving en het gemeentelijke beleid. Aangenomen kan worden dat de voorgenomen activiteit leidt tot een meer duurzame energievoorziening dan in de referentiesituatie.

Ten aanzien van klimaatadaptatie geldt dat meer woningen zorgt voor relatief meer verharding en bebouwing, waardoor klimaatrisico's als hittestress en wateroverlast toenemen. Ook is het aantal woningen bepalend voor hoeveel mensen in gebied met een overstromingsrisico komen te wonen. Gelet op het voorgaande wordt de variant ontspannen beoordeeld als beperkt negatief (0/-) en de variant intensief als negatief (-).

4.3.7 Conclusie variantenonderzoek

Het onderzoek heeft ertoe geleid dat er inzicht is in de effecten van beide varianten op verschillende milieuaspecten. Voor veel criteria geldt dat er geen onderscheid is tussen beide varianten in de effectbeoordeling. Voor de volgende criteria is er wel verschil in beoordeling tussen beide varianten:

- Verkeersafwikkeling
- Verkeersveiligheid
- Bezinning
- Cultuurhistorie
- Klimaatadaptatie

Voor deze criteria geldt dat de variant intensief negatiever scoort dan de variant ontspannen.

De criteria verkeersafwikkeling, wegverkeerslawaaai, externe veiligheid, gezondheid (gezondheidsbescherming) en natuur – beschermde soorten worden in beide varianten van negatief (-) tot zeer negatief (--) beoordeeld.

4.4 Beschrijving voorkeursalternatief

De gemeente kiest de variant ontspannen als basis voor het voorkeursalternatief. Om enige flexibiliteit te behouden wil de gemeente een aantal woningen extra mogelijk kunnen maken. In totaal worden in de voorkeursvariant 2.379 woningen voorzien (19% meer dan in de variant ontspannen).

In het MER wordt ingegaan op de milieueffecten van de voorkeursvariant. Door de toevoeging van een aantal woningen ten opzichte van de variant ontspannen kunnen er voor extra effecten optreden, maar voor alle thema's geldt dat deze niet leiden tot een andere effectbeoordeling dan de variant ontspannen.

In de Voorkeursvariant zijn voor de criteria "Geluid wegverkeer" en "Externe veiligheid" de effecten beoordeeld als zeer negatief (--). Deze effecten zijn ook bepalend voor de eveneens zeer negatieve (--) effecten op het criterium "Gezondheid – gezondheidsbescherming".

In het volgende hoofdstuk wordt afgewogen en onderbouwd op welke manier de gemeente hiermee om wil gaan.

4.5 Mitigerende maatregelen

In het MER is per aspect nagegaan welke mitigerende maatregelen bij kunnen dragen aan de verschillende thema's. In het MER is vervolgens een keuze opgenomen welke maatregelen onderdeel worden van het voorkeursalternatief, welke maatregelen een beleidsmatige wens zijn en welke maatregelen niet worden opgenomen.

Voorbeelden van maatregelen die als onderdeel van voorkeursalternatief zijn opgenomen, zijn: het treffen van fysieke maatregelen om verkeersafwikkeling bij zuidelijke en noordelijke ontsluiting goed te laten verlopen en het treffen van maatregelen om parkeeroverlast in omliggende wijken te voorkomen. Voorbeelden van beleidsmatige wensen zijn extra fietsverbindingen en ongelijkvloerse verbindingen voor langzaam verkeer om OV-haltes in Vinkhuizen en Paddepoel te kunnen bereiken (vooral in het noordelijk deel). Voor uitgebreidere toelichting hierop wordt verwezen naar het MER (samenvatting MER bijgevoegd als bijlage 2). In de visie op het gebied (hoofdstuk 6) zijn verschillende maatregelen en stedenbouwkundige principes opgenomen om bij te dragen aan een goede omgevingskwaliteit.

4.6 Aanvulling MER

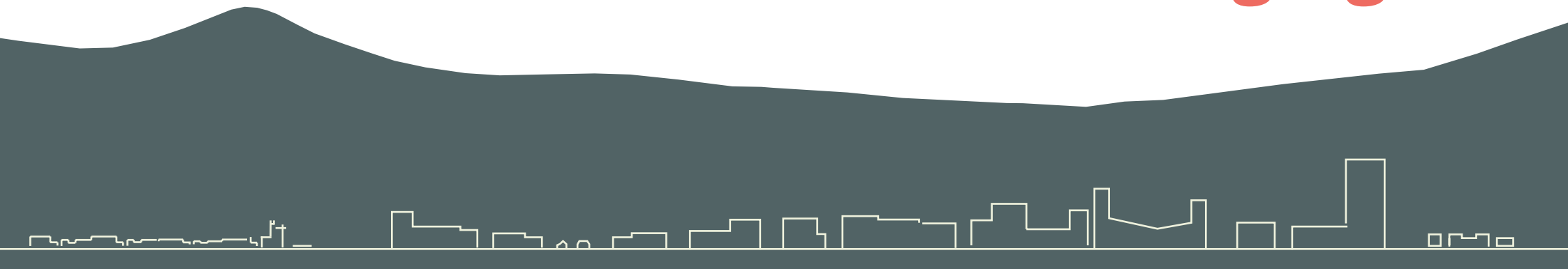
Het MER is, naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie bijlage 3 bij dit document), aangevuld met een 'Aanvulling MER' (bijgevoegd als bijlage 7 bij dit document).

In deze Aanvulling is aanvullende informatie opgenomen over de ambities uit de omgevingsvisie Levende Ruimte, geluid (herberekening met andere bodemcorrectiefactor), luchtkwaliteit (WHO-advieswaarden) en duurzame mobiliteit (nadere toelichting effectanalyse MER). De nadere informatie uit deze Aanvulling leidt niet tot een wijziging de effectanalyses en effectbeoordelingen uit het bestaande MER.

Daarnaast is in de Aanvulling een beknopte analyse opgenomen naar 3 nieuwe varianten zouden die kunnen leiden tot een betere leefomgevingskwaliteit in de Reitdiepzone. Uit de analyse naar de 3 varianten blijkt dat maatregelen die gunstige effecten hebben op geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid veelal samenhangen met de herinrichting van de Ring West. Dergelijke maatregelen maken geen onderdeel uit van de Structuurvisie Reitdiepzone, maar zullen in de Aanpak Ring West hun beslag moeten krijgen.

Voor de Structuurvisie Reitdiepzone zelf is in de Aanvulling opgenomen dat een zeer beperkte verbetering van de leefomgevingskwaliteit bereikt zou kunnen worden door een zo groot mogelijke reductie van het totale aantal woningen in de zone in combinatie met een zo groot mogelijk verschuiving van de rooilijn in oostelijke richting. Gelet op de woningbouwopgave en de zeer beperkte verbetering van de leefomgeving wordt hier niet voor gekozen.

5 Afweging



5.1 Inleiding

Het besluit van de gemeente om de Reitdiepzone voor woningbouw te ontwikkelen is al een tijd geleden genomen. Het besluit is genomen zonder dat op dat moment de totale woningbouwopgave bekend was. Pas lopende de ontwikkeling van de zone werd duidelijk dat het aantal woningen de MER-drempel van 2.000 woningen zou overschrijden. Het eerste besluit is daarmee genomen zonder dat de milieutechnische consequenties in kaart waren gebracht. Nu de MER deze consequenties inzichtelijk heeft gemaakt, is de gemeente weer aan zet om het eerder genomen besluit al dan niet aan te passen. De voorgaande hoofdstukken maken duidelijk dat een maximale invulling met woningbouw niet zonder meer mogelijk is. In dit hoofdstuk worden de conclusies afgewogen en worden keuzes gemaakt, op zo'n manier dat de uitwerking van deze structuurvisie straks ook uitvoerbaar en juridisch haalbaar is. En waarmee ook wordt aangetoond dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

5.2 Integrale afweging

In het m.e.r.-onderzoek is onderzocht wat de effecten van de ontwikkelingen op het milieu zijn. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat in de Reitdiepzone voor een aantal milieuaspecten geen sprake is van een optimaal leefklimaat. Dit komt met name door de hoge geluidbelasting en het feit dat de zone naast een weg ligt die gebruikt wordt voor transport van gevaarlijke stoffen. Maar behalve milieu spelen andere belangen mee bij de ontwikkeling van de Reitdiepzone. Zoals ook al in paragraaf 3.4.1 (woonbeleid van de gemeente) is beschreven, staat Groningen voor een forse opgave op het vlak van wonen. In Groningen zal een tekort zijn aan woningen in (centrum-)stedelijke woonmilieus. Het is daarom van groot belang dat zones als de Reitdiepzone, die zo centraal in de stad liggen, ontwikkeld kunnen worden om aan de vraag te kunnen voldoen.

We zetten daarom alles op alles om, ondanks de milieubelasting op de zone, toch een leefbare zone van kwaliteit te realiseren waar inwoners van Groningen graag wonen. Om die reden nemen we maatregelen in de vorm van accentverleggingen in ons beleid en bepaalde stedenbouwkundige uitgangspunten. Verder nemen we een

aantal maatregelen, onder andere maatregelen die als mitigerende maatregelen uit het m.e.r. onderzoek zijn gekomen. Op deze manier vinden we het ontwikkelen van de Reitdiepzone naar een (deels) woonfunctie, acceptabel.

5.3 Herijking en accentverleggingen

Het beleidsdocument Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone is in 2017 vastgesteld. Het document moest richting geven aan de verdere ontwikkeling van de Reitdiepzone voor stedelijk wonen met nadruk op jongeren- en studentenhuisvesting.

In paragraaf 2.2 is beschreven wat de belangrijkste inhoudelijke thema's van deze ontwikkelstrategie waren. Het komt er op neer dat de strategie een uitnodigende opzet en ruime kaders had. Qua bouwhoogte is er in de ontwikkelstrategie relatief weinig vastgelegd: een maximale hoogte van 10-12 lagen hetgeen vergelijkbaar is met de flats langs de rand van Vinkhuizen. Op enkele locaties was de mogelijkheid tot realisatie van een zogenaamd hoogteaccent mogelijk. De aard van de ontwikkeling was die van het kralensnoer: kavelgewijs. Verder zijn een aantal richtinggevende uitspraken gedaan: er dient gestreefd te worden naar een verbreding van diversiteit van doelgroepen om een te eenzijdig karakter van de zone te voorkomen. Er dient oog te zijn voor de aspecten sociale veiligheid en waar mogelijk dienen voorzieningen in de zone te komen. Er wordt aandacht gevraagd voor een groene invulling van openbaar gebied. Bij de ontwikkeling van de bouwkvelds dient aandacht gegeven te worden aan specifieke effecten zoals zon, wind, geluid en veiligheid. Tenslotte wordt aangegeven dat de bouwhoogte hier en daar beperkt zou moeten worden.

Uit onze afwegingen volgt een aantal accentverleggingen in ons beleid:

- Regie: de gemeente gaat nadrukkelijker regie voeren op de ontwikkeling van de zone. Dat betekent dat vooraf aan een ontwikkeling een helder kader aan de ontwikkelende partijen wordt meegegeven zodat verwachtingen t.a.v. programma en kwaliteit vooraf scherp is en het eerste ontwerp in lijn is met de richting die de gemeente beoogt in de zone.
- Programma: Het accent blijft liggen op een transformatie naar stedelijk wonen. Programmatisch stellen we daarbij, vergeleken met de ontwikkelstrategie, grenzen aan aantal woningen en jongerenhuisvesting zodat in de zone als geheel een goede mix ontstaat van doelgroepen. Daarnaast wordt ruimte geboden voor werkgelegenheid en (maatschappelijke) voorzieningen, zodat de wijk zich als complete en levendige stadswijk kan gaan ontwikkelen.
- Strategie: Van ontwikkeling per perceel naar aandacht voor de kwaliteit van de gehele zone en samenhang tussen de te ontwikkelen kavels. Middels anterieur kostenverhaal wordt de koppeling geborgd tussen opbrengsten enerzijds voor ontwikkelende partijen en kosten voor publieke functies anderzijds als groen, ondergrondse infrastructuur en een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte. Ontwikkelaars van naastgelegen kavels, die ruimtelijk een logische eenheid vormen, worden gevraagd om één gezamenlijke ontwikkeling te realiseren in plaats van losse bouwplannen naast elkaar. Daarbij wordt meer samenhang verkregen in de inrichting van de openbare ruimte.
- Ruimtelijk: Er wordt gestuurd op een verbeterde afstemming van hoogtes, opzet van naast elkaar gelegen te ontwikkelen kavels, meer aandacht voor relatie van bouwplannen tot Friesestraatweg, meer aandacht voor de plint (eerste bouwlaag) en meer aandacht voor de verhouding van losse plannen tot het geheel. Daarbij kan het zijn dat de bouwhoogte beperkt wordt waar dat de omgevingskwaliteit ten goede komt.

Top 12 keuzes The Next City	Hoe geoperationaliseerd in de plannen?	Welke keuzes afgewogen en welke milieuargumenten speelden rol?
1. Wonen en werken in de compacte stad	Er is in dit binnenstedelijke gebied ruimte voor circa 2.400 woningen. Deze ontwikkeling voorziet in een deel van de woningbouwopgave van de gemeente zoals beschreven in The Next City, op een (binnen)stedelijke locatie.	<p>In het MER is met behulp van twee varianten onderzocht tot welke milieueffecten een ander programma (met verschillend woningaantal) in dit gebied zou leiden. Naar aanleiding van deze onderzoeken is een voorkeursvariant gekozen, waarbij de resultaten van de m.e.r. onderdeel zijn geweest van de integrale afweging (zie MER en hoofdstuk 5 van deze structuurvisie).</p> <p>Met het plan wordt een grote inbreidingslocatie dichtbij de binnenstad optimaal benut en wordt groei van de stad in woningen en werkgelegenheid gefaciliteerd in de compacte stad. Hierdoor blijven milieueffecten op het landschap rond de stad beperkt. Andere milieueffecten door hinder van omliggende functies is bij inbreidingslocaties wel een aandachtspunt. Hierop wordt in de m.e.r. en deze structuurvisie ingegaan.</p>
2. Voorzieningen (o.a. cultuur, sport en onderwijs) 5. Functiemenging	De toekomstige functie van het gebied is een stedelijk woon-werk gebied. Met ruimte voor verschillende vormen van wonen, gemengd met werk en (maatschappelijke) voorzieningen.	Waar de zone voorheen met name als woongebied werd gezien, is dit wat afgeschaald naar aanleiding van de uitkomsten uit de m.e.r., waardoor er ook ruimte is voor andere functies. Een menging van functies zorgt daarnaast voor een levendige stadswijk.
4. Ontwikkelzones en transformatie bedrijventerreinen	De Reitdiepzone is in de omgevingsvisie genoemd als één van de 'ontwikkelzones' voor (geleidelijke) transformatie van huidige of voormalige bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden.	Dit blijft van toepassing, de integrale afweging hiervoor wordt gemaakt in deze structuurvisie. De gemeente ziet de inbreiding als logische stap om de groei van inwoners te accommoderen.
6. Gemengd woonprogramma	De beleidsuitgangspunten voor de Reitdiepzone zijn gericht op het realiseren van een gemengd woonprogramma voor meerdere doelgroepen. Dit zit in type woningen (kleine appartementen van < 50 m2, grotere appartementen, grondgebonden woningen en jongerenhuisvesting) en in prijs (sociaal, middenduur en vrije sector).	In de zone als geheel worden woningen voor verschillende doelgroepen gerealiseerd. Gedurende het proces zijn een aantal gezinsappartementen uitgewisseld voor woningen bedoeld voor studenten en jongeren omdat deze doelgroep minder automobilititeit met zich meebrengt. Het blijft van belang om als gemeente actief te sturen op een gemengd woonaanbod.
7. Ontmoeting, sociale contacten, beweging	Alle te ontwikkelen kavels houden een zone vrij langs het Reitdiep. Dit wordt uiteindelijk een openbaar toegankelijke zone met groen en ruimte voor ontmoeting en bewegen. Daarnaast is er ruimte voor openbare functies. In het volgende hoofdstuk wordt hier meer vorm aan gegeven.	Van belang is dat het gebied leefbaar en prettig is. Om die reden wordt aan dit thema in de stedenbouwkundige visie uitgebreid aandacht besteed. De keuzes die worden gemaakt rond het ontmoeten en bewegen stimuleert de leefkwaliteit en gezondheid van de bewoners.

Top 12 keuzes The Next City	Hoe geoperationaliseerd in de plannen?	Welke keuzes afgewogen en welke milieuarargumenten speelden rol?
8. Groen en leefruimte in openbaar gebied, auto niet 'eerste recht'	Hier wordt bij aangesloten in de visie op deze zone. De zone wordt voornamelijk ingericht voor fietsers en voetgangers. Ook voor groen en openbaar gebied komt meer ruimte ten opzichte van de huidige situatie. Hiervoor worden verschillende maatregelen getroffen zoals te lezen is in het volgende hoofdstuk.	Van belang is dat het gebied leefbaar en prettig is. De aanwezigheid van groen in de openbare ruimte draagt hieraan bij. Om die reden wordt aan dit thema in de stedenbouwkundige visie uitgebreid aandacht besteed.
9. Versterken groen, toegankelijk groen en water, klimaatadaptatie	De zone langs het Reitdiep wordt openbaar toegankelijk waardoor een groene zone aan het water voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast worden de groenstructuren in de hele zone aangepakt. In de zone wordt ingezet op groene binnentuinen en het vasthouden van water. Waar mogelijk worden groene daken gestimuleerd.	Van belang is dat het gebied leefbaar en prettig is. Daarnaast moet het gebied klimaatadaptief zijn om goed voorbereid te zijn op de toekomst. Dit thema is daarom onder de aandacht bij de inrichting van het gebied. Doordat het gaat om een inbreidingslocatie zorgt het plan voor geen enkel ruimtebeslag op groen buiten de bestaande stad.
10. Aardgasloos, CO2-neutraliteit	De nieuwe gebouwen worden uiteraard niet op het gas aangesloten en voorzien zichzelf individueel van warmte door middel van collectieve voorzieningen.	Er wordt bewust geen gebruik gemaakt van fossiele energie binnen het plangebied. Duurzame energie is het uitgangspunt. Het niet gebruiken van fossiele energie zorgt voor minder uitstoot van CO2 en stikstof, dit heeft positieve effecten op klimaat, milieu en natuur.
11. Fiets en OV	Het gebied wordt ingericht voor fietsers en voetgangers. In de toekomst moet betaald worden om te parkeren in de zone. In het gebied is (nog) geen openbaar vervoer voorziening.	Verplaatsingen per auto en de hiermee gemoeide milieueffecten worden beperkt door het stimuleren van fiets en mogelijk op termijn OV.
12. Circulariteit (m.n. t.a.v. water, grondstoffen en afval)	De ontwikkeling van de Reitdiepzone volgen de principes van de circulaire economie. Deze kringloopeconomie is een economisch en industrieel systeem waarin geen eindige grondstoffenvoorraden worden uitgeput en waarin reststoffen volledig opnieuw worden ingezet. Een stadsdeel is bij uitstek het schaalniveau waarop dat kan. De inrichting van het gebied biedt alle ruimte om toe te werken naar een duurzame, gezonde en circulaire wijk. Zo is dubbelgebruik van gebouwen en openbare ruimte bijvoorbeeld vanzelfsprekend. Het type bouw materiaal dat wordt toegepast draagt hier ook aan bij.	Circulariteit heeft een positief effect op de gezondheid en klimaatbestendigheid van de wijk en ook op grotere schaal van de stad Groningen. Hergebruik van materialen zet minder druk op de planeet en maakt de zone toekomstbestendig.

Tabel 2 The Next City

5.4 Uitvoerbaarheidstoets

Om te bepalen of het realiseren van de visie op het gebied, uitvoerbaar is, volgt in deze paragraaf een beknopte toets aan het belangrijkste gemeentelijke beleid (The Next City) en de milieuaspecten die extra aandacht vragen.

Beleid

In tabel 2 zijn de 12 kernpunten uit Omgevingsvisie The Next City opgenomen, met daarbij de doorwerking van deze punten naar de Reitdiepzone. Enige uitzondering is kernpunt 3, deze is niet opgenomen want dit punt kent geen doorwerking op de Reitdiepzone.

Een groot deel van deze 12 kernpunten komen overeen met de top 10 keuzes uit Omgevingsvisie Levende Ruimte. Voor de toetsing aan deze punten wordt verwezen naar tabel 2. In Omgevingsvisie Levende Ruimte wordt de Reitdiepzone, net als in The Next City, ook genoemd als ontwikkelgebied. De Reitdiepzone wordt als derde gebiedsontwikkeling aan de westflank van de stad genoemd. Als aandachtspunt voor deze zone wordt in de Omgevingsvisie genoemd dat de fysieke- en milieuruimte in de Reitdiepzone beperkt is. In deze Structuurvisie wordt afgewogen hoe hiermee om te gaan (zie onder andere paragraaf 5.2 en 5.3 en het vervolg van deze paragraaf). Daarnaast noemt de Omgevingsvisie dat de toekomstige aanpak van de Ring West van grote invloed is op de mogelijkheden. Tegelijkertijd liggen er ongebruikte kansen, zoals ontwikkeling bij het mogelijk toekomstige station Friesestraatweg. Beide ontwikkelingen liggen buiten de reikwijdte van deze Structuurvisie en worden daarom in deze Structuurvisie niet verder beschouwd.

Geluid en externe veiligheid

Om de ontwikkeling zoals in deze structuurvisie wordt beschreven, juridisch en planologisch mogelijk te maken, moet voldaan worden aan wettelijke kaders en een 'goede ruimtelijke ordening'. Uit het m.e.r. onderzoek is gebleken dat er twee milieuaspecten zijn die in dit kader extra aandacht vragen: geluid en externe veiligheid.

Geluid

De gemeente richt zich vanwege de hoge geluidbelasting op de zone in eerste instantie op de 'ontvangers' van het geluid (de woningen) en niet op de bron (de Ring West). Zoals gezegd zal in het kader van de Aanpak Ring West wel gekeken worden naar de geluidsuitstraling van de Ring West naar de omgeving. De gemeente zal zich binnen het project Aanpak Ring West inzetten voor het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen aan het langs de Ring West om de geluidbelasting op de omgeving te beperken.

Wat betreft de 'ontvangers' van geluid in het Structuurvisiegebied (de woningen) is het wettelijk verplicht dat initiatiefnemers van bouwplannen nader onderzoek verrichten naar de exacte gevelbelasting op het gebouw en naar de binnenwaarden in dit gebouw. Voor zowel de 'buitenwaarde' als de 'binnenwaarde' gelden wettelijke normen waaraan getoetst moet worden. Vanwege de hoge geluidbelasting op de gebouwen moet naar verwachting in elk geval de gevel aan de kant van de Ring West als 'dove gevel' worden uitgevoerd. Dit betekent dat de gevel wel ramen heeft maar dat er geen te openen delen zijn. De gemeente is van mening dat deze maatregel niet het woon- en leefklimaat in het gebied schaadt, omdat er in de nieuwbouw steeds meer mogelijkheden zijn om gebouwen te ventileren zonder hierbij omgevingsgeluid binnen te krijgen.

Daarnaast zal de gemeente bij een concreet plan, in het kader van goede ruimtelijke ordening, ook de algehele geluidssituatie in en rondom het betreffende gebouw in ogenschouw nemen als onderdeel van de planologische procedure. We beoordelen of er in voldoende mate geluidluwe buitenruimtes worden gerealiseerd. We maken een kwalitatief onderscheid in buitenruimtes, namelijk 'verkeersruimtes' en 'verblijfruimtes'. Voor verblijfsruimtes (zoals tuinen en balkons) is het van belang dat deze voor geluid afgeschermd zijn. We beoordelen of er voldoende geluidluwe buitenruimtes worden gerealiseerd. Voor verkeersruimtes is dit minder relevant en stellen we op voorhand geen voorwaarden. In hoofdstuk 6 (Visie) wordt door middel van stedenbouwkundige

principes ook geanticipeerd op de hoge geluidbelasting, bijvoorbeeld door de situering van bouwblokken.

Externe veiligheid

Uit het MER blijkt dat er sprake is van een grote toename van het groepsrisico. Dit wordt met name veroorzaakt door het toevoegen van woningen in de zone die is gelegen naast een transportroute voor gevaarlijke stoffen (Ring West). Om die reden is een nadere verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Deze nadere verantwoording is opgesteld conform artikel 2.23.3 van de Provinciale Omgevingsverordening (POV). In artikel 2.19 sub h van de POV is beschreven op welke vijf aspecten een nadere verantwoording van het groepsrisico in ieder geval dient in te gaan. De nadere verantwoording op basis van deze vijf aspecten is bijgevoegd als bijlage 4 van deze structuurvisie. De kwantitatieve risicoanalyse die is uitgevoerd is bijgevoegd als bijlage 6 bij deze structuurvisie.

In de verantwoording zijn maatregelen onderzocht die tot beperking van het groepsrisico leiden. Dit is gedaan aan de hand van een afwegingsladder externe veiligheid. Deze ladder geldt als denkraam met een 5-tal ontwerpprincipes. Het is een ladder in die zin dat maatregelen aan de bovenkant van de ladder het meeste veiligheidswinst geven en daarmee te prefereren zijn (voor zover realistisch en haalbaar). Afweging op deze ladder kunnen gebruikt worden voor het invullen van een aantal elementen van de verantwoording van het groepsrisico. De invulling en keuzes van de verantwoording van het groepsrisico zijn een bevoegdheid van de gemeenteraad.

De ontwerpprincipes (sporten van de ladder) zijn de volgende:

- a. Voorkomen of beperking van risico's vergroot de veiligheid (= maatregelen aan de risicobron)
- b. Afstand tussen risicobron en risico-ontvangers vergroot de veiligheid
- c. Bouwwerken en omgeving bieden bescherming tegen de risico's (bescherming)
- d. Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten bij een (dreigende) calamiteit (vluchten)
- e. De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk (bestrijding)

Per sport is in de verantwoording gekeken welke maatregelen toegepast kunnen worden. Per maatregel is vervolgens geanalyseerd wat het kwalitatieve effect is, wat de toepasbaarheid is van de maatregel en op welk scenario de maatregel effect heeft. En per maatregel is afgewogen en geconcludeerd: wel/niet of niet overnemen in de structuurvisie.

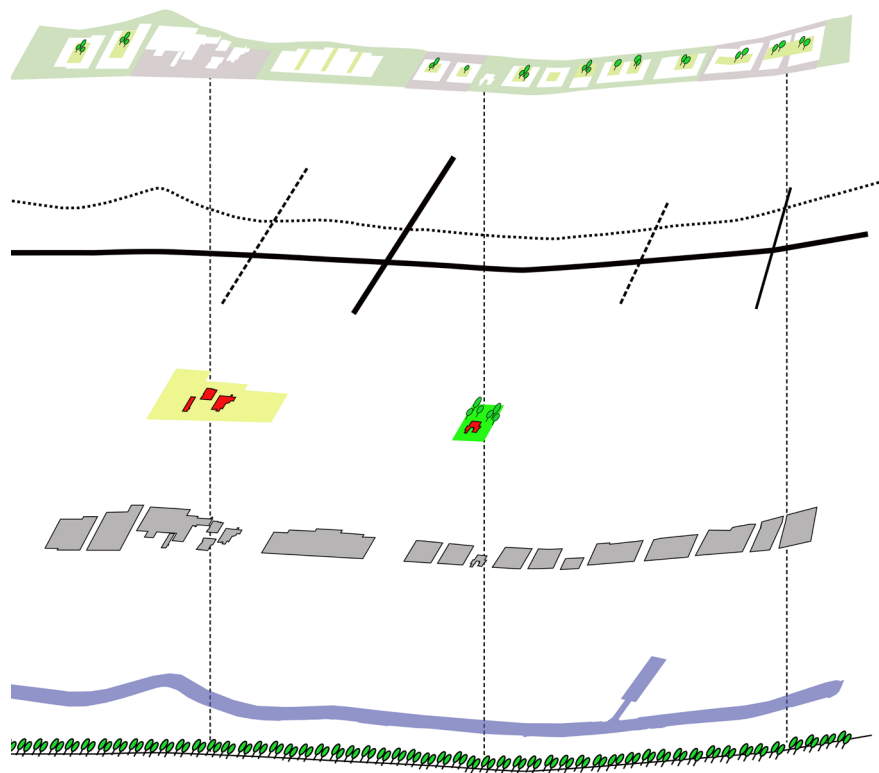
Dit heeft geleid tot de volgende maatregelen die worden overgenomen in deze structuurvisie:

- Uitsluiten functies verminderd zelfredzamen in gehele gebied Reitdiepzone;
- Afstand vergroten tussen de N370 en grotere personen dichtheden;
- Geen evenemententerrein in gehele gebied Reitdiepzone en geen losse evenementen toestaan (uitgezonderd gebiedseigen A-evenementen);
- Bouwwerken intern zodanig ingericht en uitgevoerd dat mensen veilig kunnen vluchten van de weg en de buisleiding af;
- Technische en organisatorische maatregelen tegen effecten gifwolkincident op de weg of spoorlijn;
- (Nood)Uitgangen van bouwwerken aan de Reitdiepzijde positioneren vanwege de N370 en de buisleiding;

- Doorlopende vluchtroutes vanaf de bouwwerken naar het Reitdiep en langs het gehele Reitdiep;
- Parallelweg 2-zijdig toegankelijk maken;
- Plaatsen van extra primaire blusvoorzieningen voor het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen.

Daarnaast zijn er ook een aantal maatregelen waarop kan worden geanticipeerd wanneer het wordt uitgevoerd, maar die verder gaan dan waar de structuurvisie betrekking op heeft. Het gaat dan om maatregelen die betrekking hebben op de Aanpak Ring West:

- Vloeistofkerende voorziening treffen tussen Ring West en de Reitdiepzone;
- Verleggen van de as Ring West.



Visie uiteengehaald in lagen

Duurzaam en natuurinclusief: meer groen langs de Reitdiepdijk en Friesestraatweg; nieuwe hoven, binnentuinen en groene dwarsverbindingen

Nieuwe mobiliteit: primaat voor voet en fiets op oude dragers, nieuwe dwarsverbindingen, autoparkeren uit het zicht en in het bouwblok, koersen op duurzame mobiliteit

Historisch waardevolle bebouwing, een bijzondere functie en hart van het plan

Stedelijke bouwblokken met gevarieerd programma

Historische dragers liggen aan de basis van de ontwikkeling en de groenstructuur

6 Visie



6.1 Van kaders naar visie

De Reitdiepzone ontwikkelen we in een dichtbebouwde stad. Dat maakt dat we rekening moeten houden met alles wat er in de omgeving leeft en speelt. In de voorgaande hoofdstukken hebben we daar een beeld van gegeven. Binnen die kaders ontwikkelen we Reitdiepzone.

Vanuit de onderzoeken voor het MER betekent dat:

- we de ontwikkeling van het gebied zullen temporiseren;
- we het gebied minder dicht zullen bebouwen dan we eerder dachten om meer ruimte te geven aan een groen karakter;
- we maximaal rekening houden met de milieu-effecten.

Daarnaast hebben we als stad onze eigen ambities voor een toekomstbestendig Groningen als compacte stad waar de leefkwaliteit voorop staat. We zorgen ervoor dat we bij plannen in de stad een koppeling maken met onze eigen ambities. Zodat we ook daadwerkelijk werkende wijs onze ambities kunnen waarmaken. Bij de ontwikkeling van de Reitdiepzone doen we dat ook. We willen vanuit onze ambities dat in de Reitdiepzone aandacht is voor:

- realiseren van biodiversiteit;
- een klimaatadaptatieve inrichting van het gebied;
- gebruiken van duurzame energie;
- een centrale plek voor de fietser en de voetganger.

6.2 Onze visie

De Reitdiepzone herbergt belangrijke kwaliteiten. De ligging aan één van de blauwe aderen van de stad en tegelijkertijd de nabijheid van de westelijke ring maken dat dit een gebied kan worden waar we stedelijke dynamiek en de natuurlijke kwaliteiten van onze stad optimaal kunnen verbinden. Deze verbinding zien we letterlijk: het mengen van stedelijke en natuurlijke functies, maar ook het verbinden van omliggende wijken met deze zone die nu vrij geïsoleerd is.

We zetten in op een gebied dat door een eigen karakter en uitstraling een uniek visitekaartje van de stad is. Zoals we dat nu op meer plekken al doen en zien: in het Ebbingekwartier, de te ontwikkelen Suikerzijde of bij het Eemskanaal.

We zien een gebied voor ons waar het goed wonen en werken is voor verschillende doelgroepen. Met unieke historische plekken, zoals de oude melkfabriek 'De Ommelanden', in een nieuwe stedenbouwkundige context. Ook een gebied waar bewoners en bezoekers kunnen genieten van het groen en het water. Een gebied met meer, beter en bereikbaar groen, waarbij het Reitdiep alles verbindt. En een gebied waar het ons is gelukt om een wijk te ontwikkelen die toekomstbestendig is: op het vlak van energie, klimaat en mobiliteit.

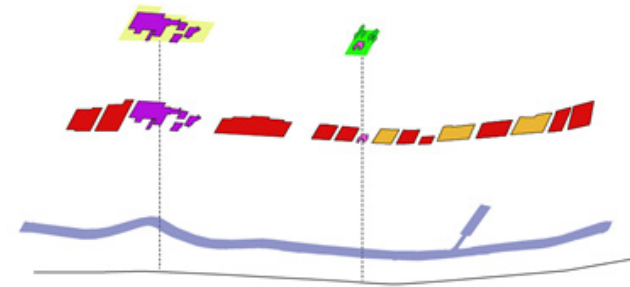
Dat betekent dat we kiezen voor een wijk waar we compact wonen in en tussen het groen. En dat we een gebied ontwikkelen waar de fietser en de voetganger de ruimte krijgen. Geen grote parkeerterreinen meer, maar wadi's en groene plekken. De woningen worden duurzaam verwarmd en zijn 'van het gas af'.

Een gebied dat haar eigen karakter al had en houdt. Net als de levendigheid die het gebied van oudsher kent. Wandel- en fietspaden zorgen voor goede verbindingen in de Reitdiepzone. Maar op logische plekken is het gebied ook verbonden met de buurt.

Onze visie hebben we vertaald naar vier principes voor de ontwikkeling van het gebied.

Een levendige stadswijk met eigen kleur

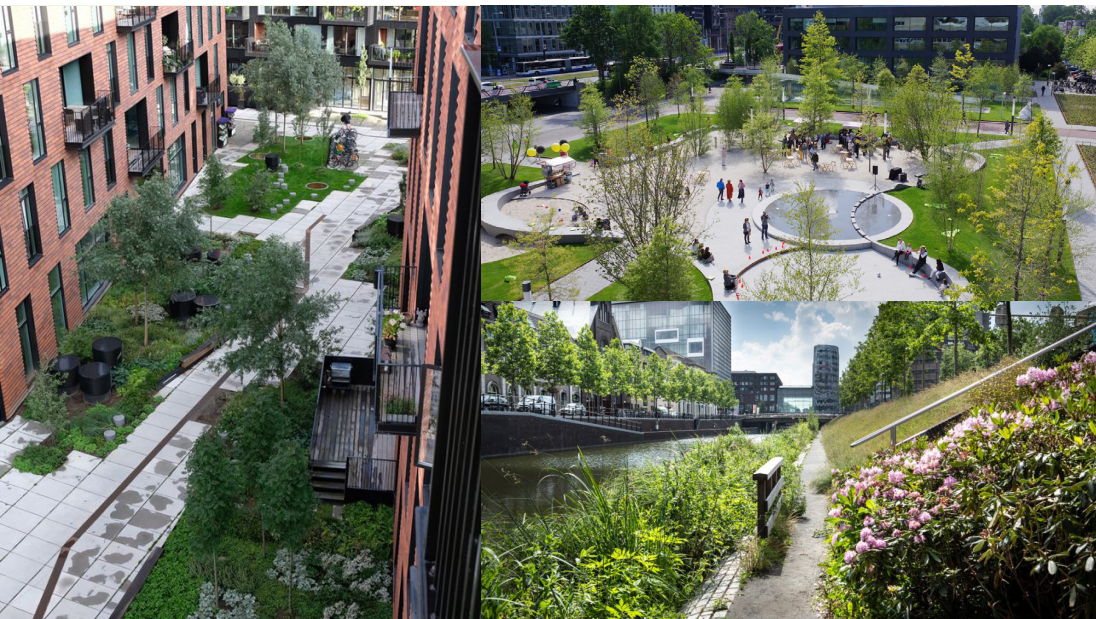
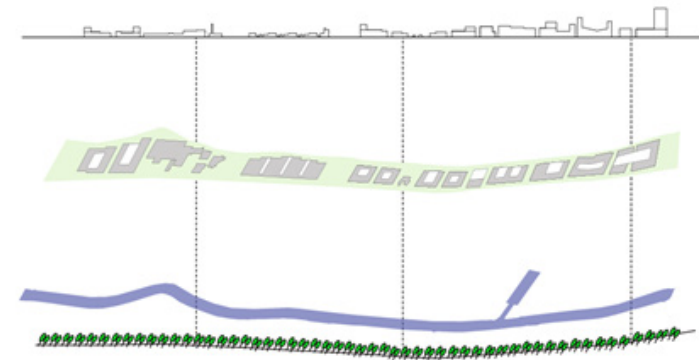
We transformeren de Reitdiepzone stap voor stap naar een levendige, intensieve stadswijk. Zo verkleurt het gebied stap voor stap van verouderd bedrijventerrein naar stedelijk woon-werk gebied. Een wijk voor iedereen, met verschillende vormen van wonen, gemengd met werk en (maatschappelijke) voorzieningen. Een functionele mix met wonen voor verschillende doelgroepen, zowel sociaal als huur en koop. Vooral in de plinten en rond historisch waardevolle bebouwing is ruimte voor andere functies dan wonen: commerciële functies, horeca en voorzieningen. De Reitdiepzone wordt een wijk met een heel eigen identiteit, onderscheidend van de naastgelegen naoorlogse uitleggebieden. Het eigen karakter dat deze zone al sinds haar ontstaan had, aan de uitvalsroutes over water en weg, blijft een onderscheidend kenmerk.



Stedelijke bouwblokken tussen historische, groene dragers

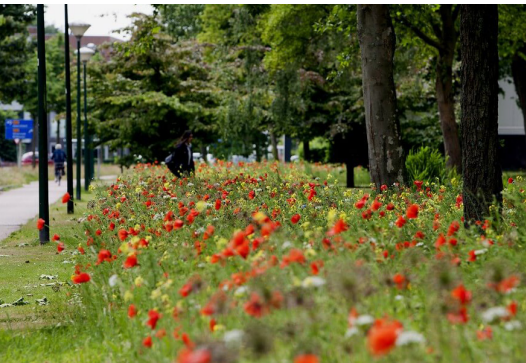
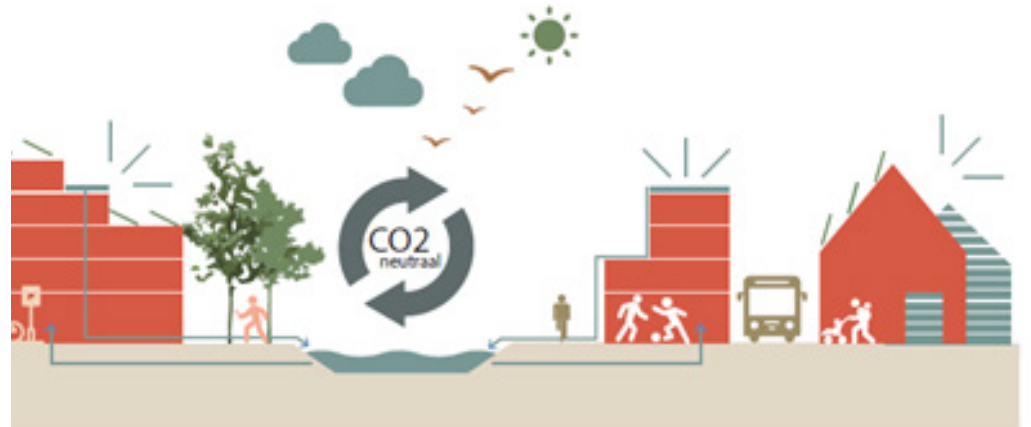
De Friesestraatweg en de groene dijk van het Reitdiep zijn de twee grote, sterke en groene dragers van het gebied. Het karakter versterken we door de oevers van het Reitdiep naar binnen te halen en de Friesestraatweg een stevig groenprofiel te geven.

De Friesestraatweg en het Reitdiep rijgen een reeks aan bouwblokken aaneen. Om de continuïteit van de groene dragers te benadrukken, variëren juist de bouwblokken. De bouwblokken variëren in hoogte en uitstraling. Het hoogteverloop en de opzet van de bouwblokken zijn afgestemd op de naastgelegen bebouwing. De bebouwing is meer gesloten aan de zijde van de Friesestraatweg. Het groene profiel wordt zo nog sterker. De bouwblokken openen zich aan de zijde van het Reitdiep. Zo wordt de verbinding met het Reitdiep nog beter zichtbaar en beleefbaar.



Duurzaam en natuurinclusief

We gebruiken de transformatie om de leefomgevingskwaliteit en de groene- en natuurwaarden in het gebied te verbeteren. Van versteend bedrijventerrein, vrijwel zonder groen, verandert het gebied naar een intensief bebouwd gebied mét sterk ontwikkelde groene dragers. Er is ruimte voor nieuwe parkjes, en bijvoorbeeld semiopenbare (dak of binnen-) tuinen. We hebben in elk bouwplan veel aandacht voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. De nieuwe gebouwen worden uiteraard niet op het gas aangesloten en voorzien zichzelf individueel van warmte.



Nieuwe mobiliteit centraal

De Reitdiepzone ligt dicht bij het hart van de stad. En bestaande winkelcentra en voorzieningen zijn op korte afstand. We zetten daarom in op een stadswijk die gericht is op de voetganger en fietser. We willen het autobezit en de verkeersdruk in de wijk zo laag mogelijk houden. We zetten meerdere middelen in om dat te bereiken. Op straat kiezen we voor alleen parkeren voor bezoek, we kiezen voor betaald parkeren en geven geen vergunning af voor bewonersparkeren in het openbaar gebied. Tegelijkertijd stimuleren we het gebruik van andere mobiliteitsconcepten, zoals het aanbieden van deelauto's, en kiezen vol voor ruimte voor de voetganger en de fietser.

De Friesestraatweg wordt een woonstraat met ruimte voor een brede stoep en een goede noord-zuidverbinding voor fietsers. De Reitdiep-dijk wordt een continue en openbaar toegankelijke route, vooral voor de voetganger en recreant.

De openbaar vervoer bereikbaarheid is redelijk en we ambiëren – in onze mobiliteitsvisie- om op lange termijn een van de drie gewenste stations te realiseren aan het begin van de Reitdiepzone.



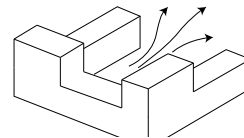
Visiekaart



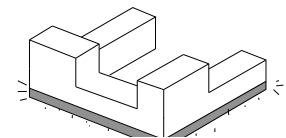
Principe: hoogtes afstemmen op de omgeving

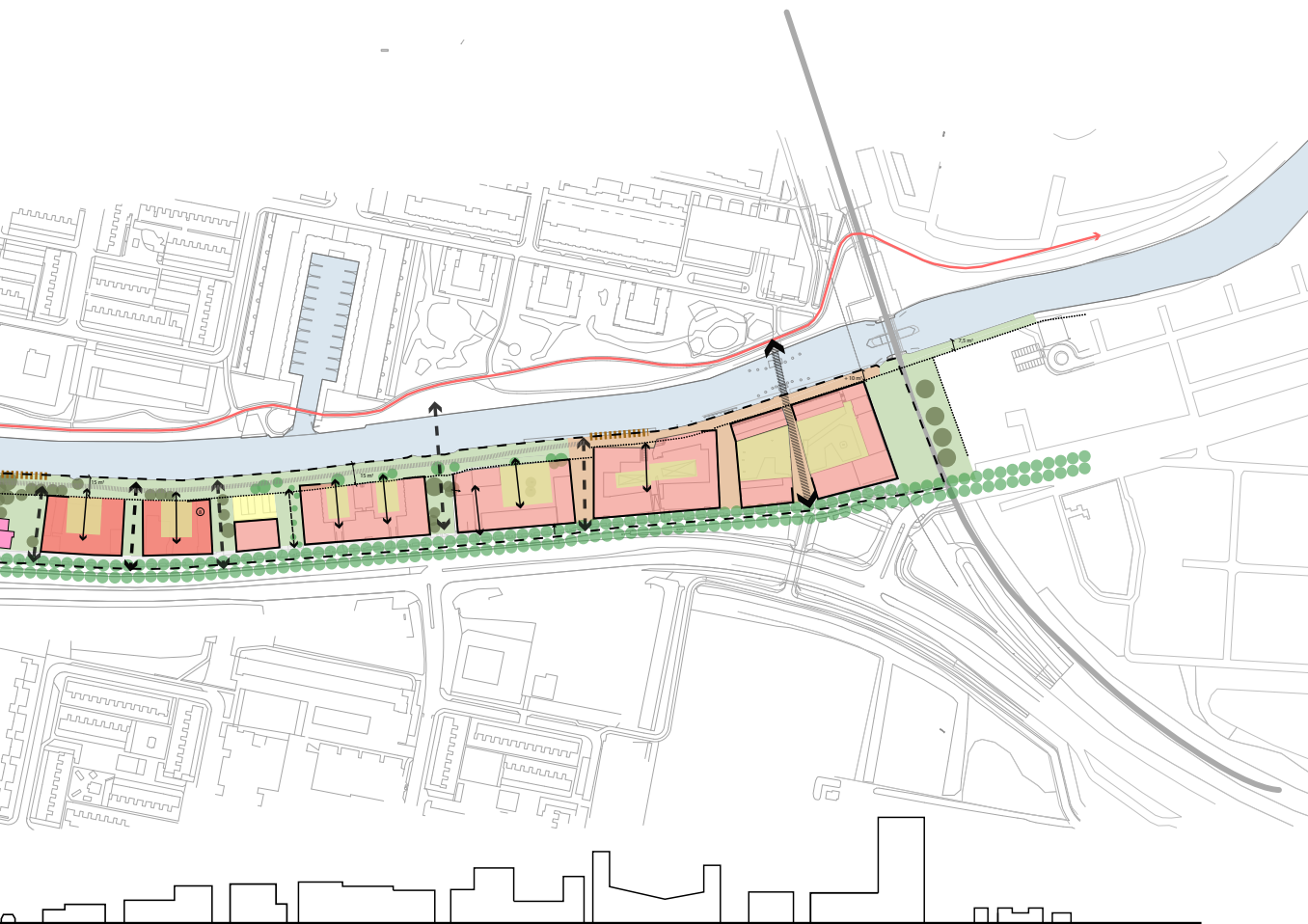


Principe: bouwblokken openend naar het Reidiep



Principe: levendige plinten aan de openbare ruimte

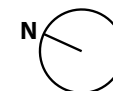




Aanzicht vanuit het Zuidwesten

Legenda

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--|
|  | Openbaar groen |  | Woonfunctie ontwikkeld / in aanbouw |
|  | Groen op eigen terrein |  | Woonfunctie nog te ontwikkelen |
|  | Verharde inrichting |  | Geen woonfunctie |
|  | Water/Reitdiep |  | Maximale bouwlagen |
|  | Spoorweg |  | Levendige plint |
|  | Voetpad |  | Stedelijke dwarsverbinding over het water |
|  | Doorfietsroute |  | Ruime verbinding richting het water (>14m) |
|  | Bebouwingsgrens vanaf de kade (15m) |  | Secundaire verbinding met zicht op het water |
|  | Trottoir/ parkeerplaats |  | Ontwikkellocatie |
|  | Indicatie vlonder/plek aan het water |  | Bomen bestaand |
|  | Bijzondere functies |  | Bomen nieuw |



6.3 Het programma

In onze visie wordt de Reitdiepzone een gebied met een mix aan functies. Daarom kiezen we ook voor een gevarieerd programma. Voor een deel is het te bouwen programma al ontwikkeld, voor de nog te transformeren kavels geeft deze structuurvisie richting.

Programmatische uitgangspunten zijn:

- Wonen voor verschillende doelgroepen. We willen in de Reitdiepzone voorzien in de behoefte aan huisvesting voor jongeren, alleenstaanden, stellen en gezinnen. Jongerenhuisvesting wordt en is al gerealiseerd op de locaties Friesestraatweg 145 en Friesestraatweg 181. Aanvullend hierop zijn alleen nog kansen voor jongerenhuisvesting op de locatie Friesestraatweg 185-191. Dit heeft ook de voorkeur, omdat jongerenhuisvesting relatief gunstig is in relatie tot parkeerdruk en in verband met reeds gemaakte afspraken.

- We streven naar een levendige wijk, met méér dan alleen een woonfunctie en inclusief voorzieningen voor het wonen in de zone.
- Daarom zorgen we ervoor dat de plinten van de nieuwbouw geschikt zijn voor maatschappelijke voorzieningen en/of horeca en/of economische functies; Dat is al het geval bij de plinten van Friesestraatweg 145 en 231. Die zijn in opzet (hoogte ea) en bestemmingsplan geschikt zijn voor andere functies dan wonen. Dat vragen we ook voor de nog te ontwikkelen kavels.
- Behouden van de maatschappelijke en economische functies rondom melkfabriek 'De Ommelanden'.



Het overzicht aan (gewenst) programma in de Reitdiepzone op de ontwikkellocaties is in de tabel weergegeven. Voor nog te ontwikkelen locaties betreft het een eerste indicatie. Definitieve aantallen worden bepaald op basis van een integraal plan voor de locatie, waarbij ook voldaan moet worden aan de ruimtelijke uitgangspunten voor dat gebied.

Reitdiepzone Zuid	
Locatie	Programma
Friesestraatweg 197 - 201 Friesestraatweg 193-195 Friesestraatweg 185-191	150-180 appartementen > 50 m ² commercieel in de plint
	400-600 m ² commerciële functie
	175-225 eenheden jongerenhuisvesting 50-75 appartementen sociaal >50 m ²
Friesestraatweg 181	500 eenheden jongerenhuisvesting 75 sociale huur
Friesestraatweg 175	94 appartementen <50 m ² 63 appartementen >50 m ²
Friesestraatweg 145	435 appartementen <50 m ²
Friesestraatweg 139	109 sociale huur 117 appartementen <50 m ² 44 appartementen >50 m ² 19 grondgebonden woningen

Reitdiepzone Noord	
Locatie	Programma
Friesestraatweg 209	59 appartementen > 50 m ² 64 grondgebonden woningen
Friesestraatweg 229	153 appartementen > 50 m ²
Friesestraatweg 231	150 appartementen > 50 m ²

6.4 Stedenbouwkundige uitwerking

We hebben onze visie en het programma uitgewerkt in stedenbouwkundige principes voor het gebied. Deze principes vallen uiteen in principes voor de bebouwing en principes voor de openbare ruimte. In de uitwerking van de principes hebben we ook rekening gehouden met de kaders die vanuit het MER aan de ontwikkeling van het gebied worden gesteld.

6.4.1 Principes bebouwing

Bouwblokken - met twee gezichten

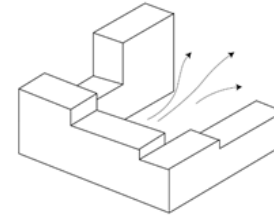
De ruimtelijke opzet voor de nieuwbouw langs de Friesestraatweg is die van bouwblokken. De opzet van de bouwblokken speelt in op het verschil tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep. Langs de Friesestraatweg zijn de gevels continue; ze begeleiden de straat en zorgen ervoor dat geluid en fijnstof vanaf de Ring West worden tegen gehouden.

Daarmee wordt een beter leefklimaat aan de binnenzijde van de gebouwen geschapen.

Aan de Reitdiepzijde mogen de blokken opener zijn. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van het Reitdiep optimaal het plan in gehaald. Het openen van de bebouwing aan de Reitdiepzijde is geen verplichting, realisatie van een gevel aan het reitdiep en daarachter een binnentuin, is ook mogelijk.

Gevarieerd hoogteverloop per blok

De bouwblokken hebben een gevarieerd hoogteverloop. Het hoogteverloop en de gebouwopzet voegen zich goed in de directe ruimtelijke context en in de reeks langs de Friesestraatweg.

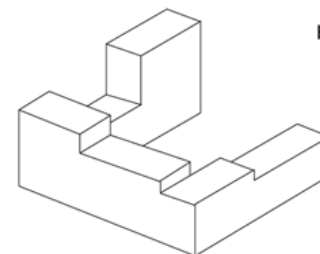


Bij het ontwikkelen van het hoogteverloop hebben we rekening gehouden met de belemmeringen vanuit externe veiligheid. Vanuit die blik is het beter om hoogteaccenten te realiseren verder vanaf de ring. Geluid(wering) vraagt om een opzet per blok waarin de bebouwing aan ringzijde geluid weert voor daar achter gelegen bebouwing. En

bezonning moet per blok in haar context specifiek bekeken worden. We geven als gemeente niet vooraf aan ontwikkelende partijen een uitgekristalliseerd hoogteverloop mee. Dit wordt voor nog te ontwikkelen plots gezamenlijk en in nauw overleg bepaald. Maximale hoogtes worden wél per ontwikkelveld vastgelegd. Deze hoogtes hebben we vastgelegd in de tekening op pagina 51.

Hoogteverschillen slim gebruiken

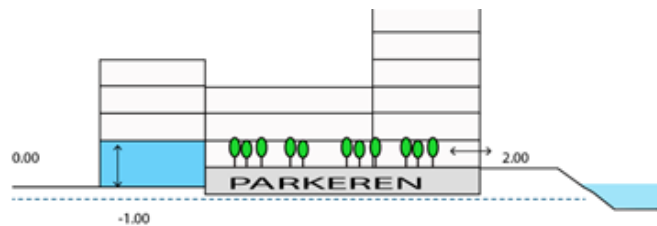
De Friesestraatweg ligt ongeveer gelijk met het NAP, terwijl de Reitdiepdijk op ongeveer 2 meter boven NAP ligt. Het grondwater bevindt zich ongeveer op 1 meter beneden NAP. Op deze hoogteverschillen wordt bij de gebouwopzet ingespeeld.



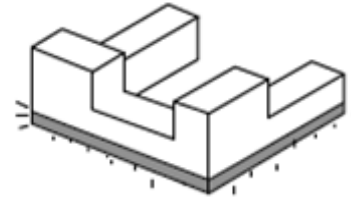
HOGER AAN REITDIEPZIJDE

BASIS VAN 3/4 TOT 6 LAGEN

We streven ernaar om deze hoogteverschillen in te zetten voor het maken van een hogere plint aan de zijde van de Friesestraatweg. Daarmee wordt deze zijde gemakkelijker geschikt voor andere functies dan wonen. De hoogteverschillen willen we inzetten om het parkeren slim uit het zicht te halen en moeten resulteren in een hoogte van een dek (boven het parkeren) van waaruit de relatie met de aangrenzende openbare ruimte goed is. Vanaf dat dek is contact met en zicht op het Reitdiep mogelijk.

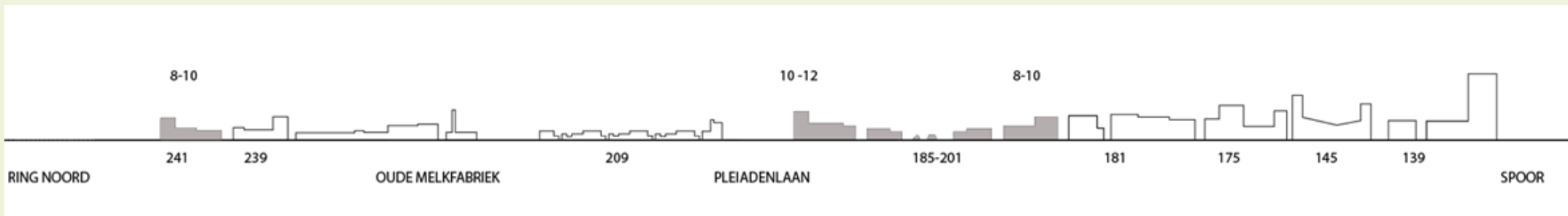


Levendige plint



We willen een levendig gebied. Daarom hebben de bouwblokken een levendige plint. In de delen van de plint aan de Friesestraatweg koersen we op realisatie van commerciële functies, werk, voorzieningen – ergo: ook andere functies dan wonen.

Uitgangspunt is dat langs de openbare ruimte geen dichte, gesloten gevels komen en dat er zoveel mogelijk direct contact tussen binnen en buiten mogelijk is. Voor de laatste nieuwe ontwikkelingen streven we naar een extra hoge plint aan de zijde van de Friesestraatweg, zodat flexibiliteit in functie mogelijk is.



Goede overgang van bouwblok naar de openbare ruimte

Een zorgvuldige overgang van gebouw naar openbaar gebied is onderdeel van het ontwerp van het gebouw. Deze overgang moet zorgen voor een passende, en bij voorkeur groene overgang van privéterrein naar publieke omgeving. Aan de Friesestraatweg zijn vooral oplossingen als een verhoogde stoep, loggia, bordes, of geveltuin denkbaar. Bij voldoende ruimte – tussen de bouwblokken en/of aan het Reitdiep - kan de oplossing ook ruimer en groener zijn.

Parkeren uit het zicht

Het is van belang dat functies die voor levendigheid en contact tussen binnen en buiten zorgen, zoveel mogelijk langs de randen en in de plint komen. Dit betekent dat parkeren, voor fiets en auto, zoveel mogelijk uit het zicht en onder een dek plaatsvindt, in dit geval middenin het blok. Om te voorkomen dat fietsen in de openbare ruimte worden geparkeerd is het bij elk plan van belang om de situering en bereikbaarheid van fietsparkeerplaatsen optimaal te maken.



6.4.2 Principes openbare ruimte

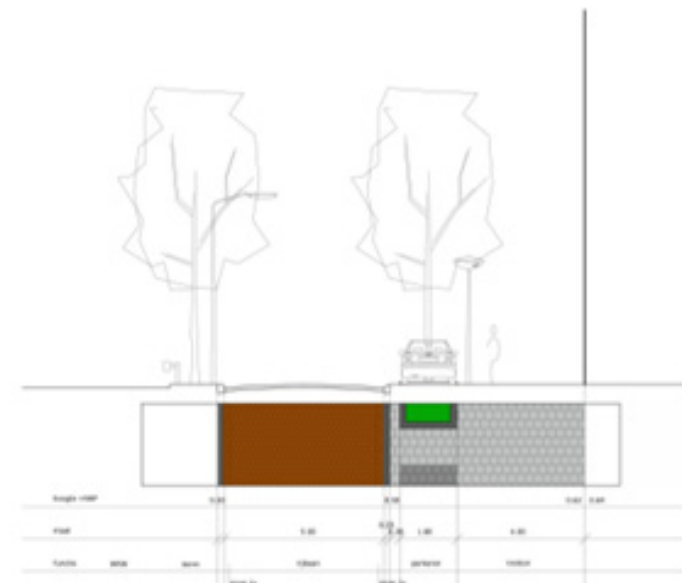
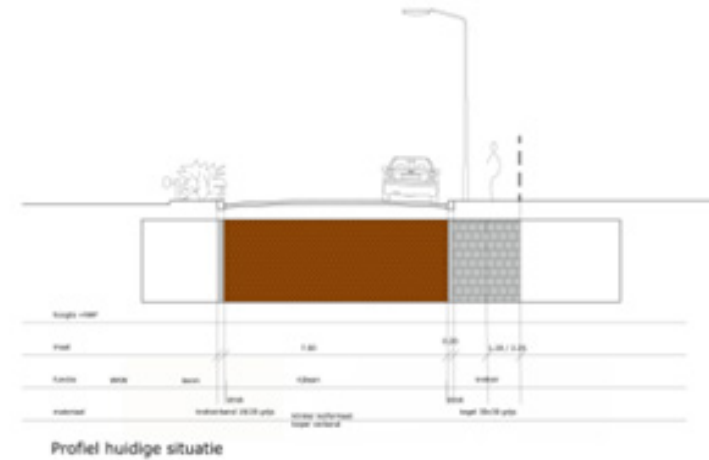
Het openbaar gebied kent twee sterke structuurdragers: het Reitdiep met de dijk en de Friesestraatweg. Aan en rond deze twee structuurdragers komen verschillende groene plekken. De principes voor de dragers en de plekken werken we hier uit.

Friesestraatweg

De Friesestraatweg ondergaat een transformatie van industriestraat naar woonstraat. Dit betekent dat de rijbaan smaller wordt (van 7 naar 5 meter).

Bij een woonstraat horen ook brede stoepen en aandacht voor de overgang van privé terrein naar openbaar gebied. Langsparkeren blijft beperkt mogelijk en alleen voor bezoekers. Langsparkeren bevindt zich op het trottoir in een strook waarin tevens afvalinzameling, fietsparkeren voor bezoekers en laanbomen zijn gesitueerd. De verandering in het straatprofiel is weergegeven op de afbeeldingen op de volgende pagina.

De laanbomen aan de oostzijde van de weg worden als onderdeel van de ontwikkeling van de Reitdiepzone gerealiseerd, die aan de westkant van de weg later, in het kader van de aanpak van de Ring West.



Dwarsprofiel Friesestraatweg

Huidig straatbeeld

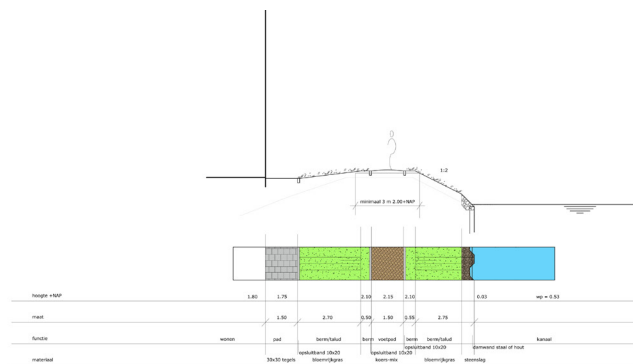


Toekomstig straatbeeld

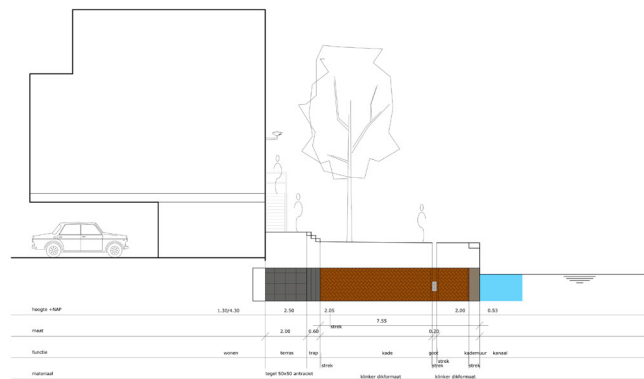


Reitdiep: groene dijk met bijzondere plekken

De Reitdiepdijk verandert van een gefragmenteerd, stenige en niet toegankelijke oever naar een groene dijk met een openbaar voetpad en bijzondere plekken daarlangs. De Reitdiepdijk krijgt haar karakter als groene dijk terug, met zachte, groene oever, een historisch dijkprofiel en kruidenrijke vegetatie om de natuurwaarde te versterken. Op enkele locaties was, gekoppeld aan de bedrijfsfunctie, de kade verhard. Dat houden we zo bij de transformatie van het gebied. Zo ontstaan enkele onderscheidende plekken langs het Reitdiep.

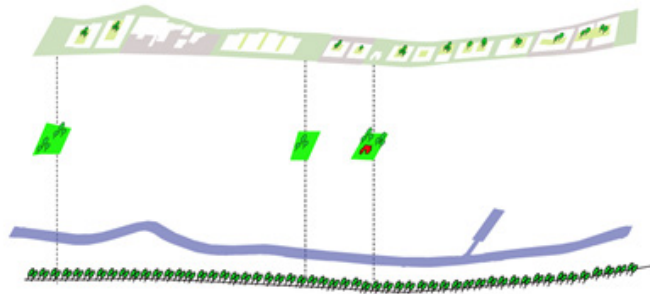


Principeprofiel zachte kering



Principeprofiel harde kering ACM





Groene plekken, binnentuinen en groene dwarsverbindingen

In de Reitdiepzone wordt een reeks groene plekken gerealiseerd, wordt bij elk bouwplan gestuurd op realisatie van een (semipublieke) binnentuin, en komen groene dwarsverbindingen tussen de bouwblokken.

De centrale groene plek in het zuidelijk deel van de zone heeft een functie voor het complete omliggende gebied. We zien dit voor ons als een openbaar toegankelijk park. Een fijne, groene plek aan het water, waar de oorspronkelijke relatie tussen bebouwing, tuin en water wordt hersteld. De plek ligt bij twee bestaande, karakteristieke panden, die de mogelijkheid krijgen om gezamenlijk als horecagelegenheid te worden ontwikkeld.

In het noordelijk deel van de Reitdiepzone wordt op drie plekken ruimte voor groen gereserveerd. De plekken worden voor de komende jaren duurzaam, groen ingericht. Ze kunnen, na de Aanpak Ring West, van een meer definitieve inrichting worden voorzien

Tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep komen op meerdere plekken dwarsverbindingen, vaak op de overgang tussen twee bouwblokken of ontwikkelingen. Verbindingen worden maximaal groen en als eenheid ingericht.





Themakaart Groen toekomst

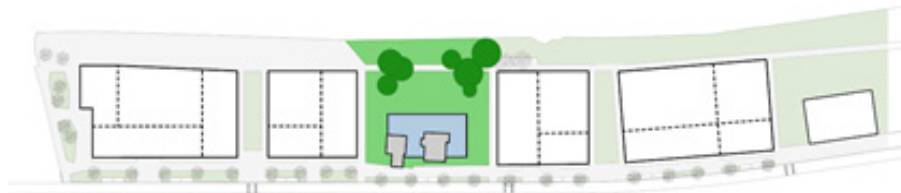
Legenda

- Openbaar groen
- Park groen
- Semi-openbaar groen / daktuin in bouwblok
- Semi-openbaar: bestrating met groenvlakken
- Verharding
- Harde kade
- Water/Reitdiep
- Spoorweg
- Indicatie vlinder/plek aan het water
- Ontwikkellocatie
- Bomen bestaand
- Bomen nieuw



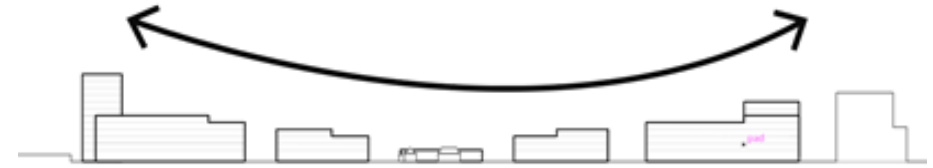
Uitwerking deelgebied Friesestraatweg 185-201

Het deelgebied Friesestraatweg 185-201, ten zuiden van de Pleiadenlaan, bestaat uit vele kavels met verschillende eigenaars. Het is nog niet herontwikkeld. We streven ernaar om voor dit gebied, samen met partijen die er grondbezit hebben, één ontwikkelplan te maken (zie H7 proces en strategie). De stedenbouwkundige uitgangspunten hebben we uitgewerkt voor dit deelgebied. Ze dienen als vertrekpunt voor het ontwikkelplan.



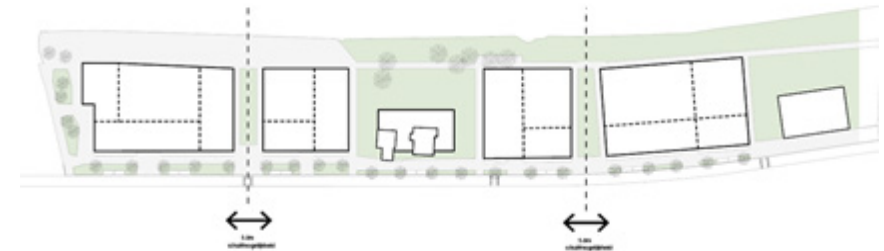
Groen hart rond karakteristieke panden

Gekoppeld aan de bestaande karakteristieke panden, komt ruimte voor horeca of een commerciële voorziening (ca 4-600m²). Die voorziening ligt in een nieuw groen buurtpark, openbaar en aan het Reitdiep. Op deze plek krijgt de oorspronkelijke relatie met het Reitdiep ruim baan en heeft groen het primaat.



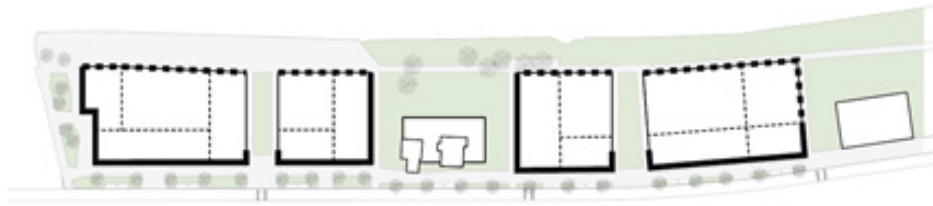
Uitgekiend hoogteverloop

Het hoogteverloop in het deelgebied reageert op de kleine schaal van die karakteristieke panden enerzijds en op de grotere schaal aan de noord- en zuidrand anderzijds. Per blok zien we de hoogste bouwmogelijkheid ivm bezonning en externe veiligheid vooral aan de zijde van het Reitdiep. De hoogtes op de kaart geven een eerste indicatie van wat we maximaal haalbaar achten.



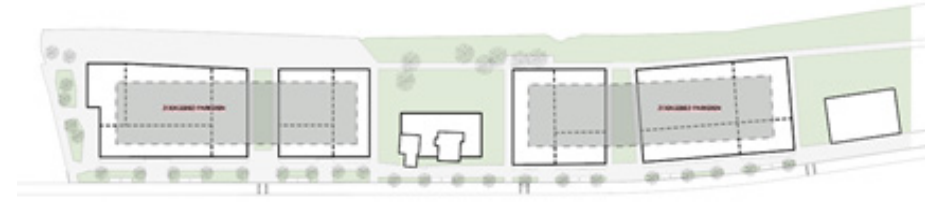
Geleding bouwblokken

We streven naar een ruimtelijke geleding van de bouwblokken aan weerszijden van het groene hart. Die geleding moet bijdragen aan het maken van de overgang in schaal. Daarbij willen we dat er, door het bouwblok te geleiden, een extra doorsteek richting Reitdiep gemaakt wordt. De exacte plek en vormgeving van de doorsteek en de precieze uitvoering van de geleding van het bouwblok, is voor nadere uitwerking. Deze heeft een schuifmogelijkheid op de kaart, mag ook een minder rechte lijn volgen en mag ook via een binnenhof of -tuin lopen.



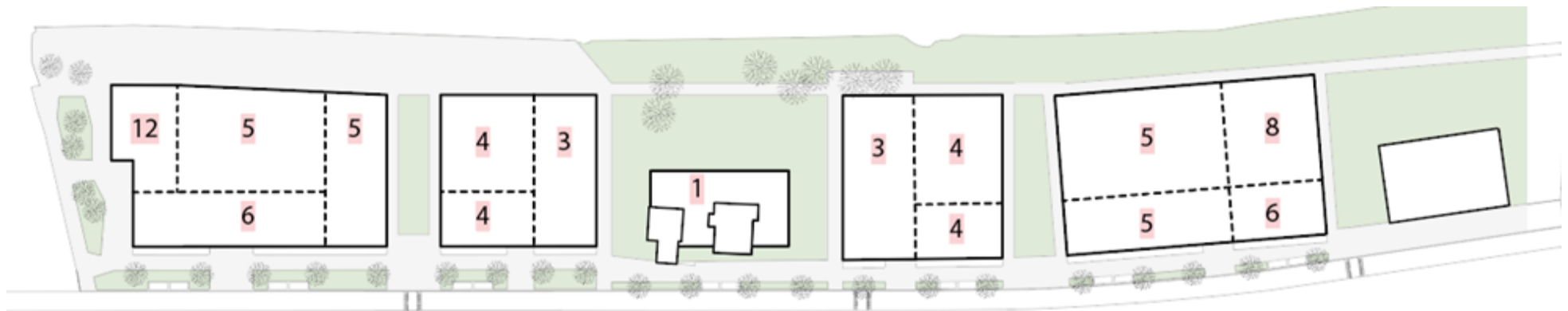
Goede presentatie aan groen hart en dragers

We vinden het van het grootste belang dat de bouwblokken zich goed presenteren aan de belangrijkste openbare ruimten: Friesestraatweg, Reitdiep, groene hart en Pleiadenlaan. De gebouwen máken die ruimten, moeten ze versterken en levendigheid brengen. Dat betekent: voorkanten, goede plinten en veel aandacht voor de ruimtevormende gevels.



Parkeren uit het zicht, in/onder het blok

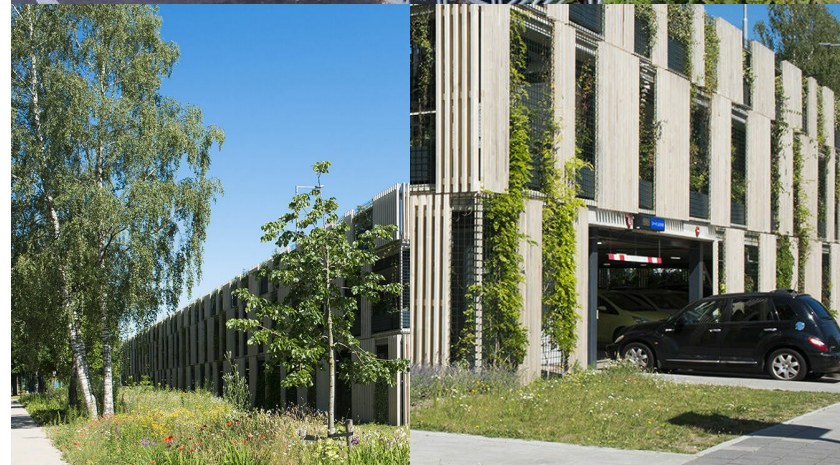
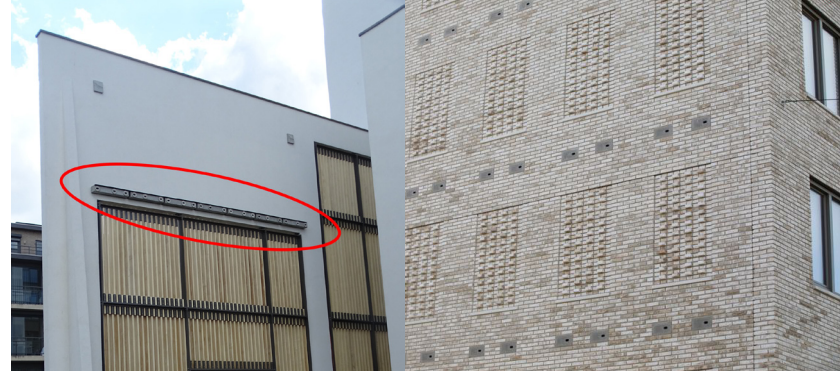
Alle parkeren – voor fiets en auto- wordt inpandig in/onder het bouwblok opgelost. Alleen voor een deel van het bezoekersparkeren is – beperkt-ruimte langs de Friesestraatweg.



6.5 Uitwerking van onze opgaven

Biodiversiteit

Een van de ambities van de gemeente is het vergroten van de biodiversiteit. Dat doen we ook in de Reitdiepzone door natuurinclusief te bouwen en in te richten. Dit wordt de norm voor elk bouwplan en voor de inrichting van de openbare ruimte. Zo wordt bij de beplanting rekening gehouden met gebiedseigen soorten en wordt bijvoorbeeld kruidenrijk grasland toegepast. Ook moet in bouwplannen onderzocht worden of een groen dak of gevel mogelijk is, net als andere maatregelen zoals het toevoegen van nest- en/of gevelkasten. De gemeente is op dit moment bezig met het opstellen van een nieuwe gemeentelijke richtlijn voor natuurinclusief bouwen, maar deze is nog in concept. De richtlijn wordt, wanneer deze definitief is, leidend voor toekomstige bouwaanvragen.



Klimaatadaptatie

Het aanpassen van de omgeving aan het veranderend klimaat is ook één van de kernpunten in het beleid van de gemeente.

De ontwikkeling van de Reitdiepzone van versteend bedrijventerrein, vrijwel zonder groen, naar een intensief bebouwd gebied met sterker ontwikkelde groene dragers, draagt bij aan de klimaatadaptiviteit van het gebied. Van belang is dat in elk bouwplan én in de inrichting van de openbare ruimte, aandacht is voor klimaatadaptief bouwen. Laanbeplanting langs de Friesestraatweg en beplanting in/om de bouwplannen draagt bij aan het voorkomen van hittestress.

Om voorbereid te zijn op piekbuien is het verbeteren van de afvoer van hemelwater van belang. Deze moet zoveel mogelijk vertraagd plaatsvinden. De afvoer van hemelwater dat terechtkomt in de Reitdiepzone kan niet op het Reitdiep plaatsvinden, omdat de maaiveldhoogten van het terrein beneden de maximaal berekende waterstand van het boezemwater van het Reitdiep liggen. Het hemelwater moet daarom worden afgevoerd richting de Friesestraatweg. Dat gebeurt in eerste instantie via een duurzaam gescheiden stelsel.

Mogelijk kan in de toekomst – nadat de Ring West is aangepakt – het hemelwater aan deze zijde direct op oppervlaktewater worden geloosd en/of inzijgen in de berm. Het is in elk geval van belang om het water zo lang mogelijk vast te houden op het terrein zelf. Per bouwplan wordt, samen met het waterschap, beoordeeld of hier voldoende rekening mee wordt gehouden en of wordt voldaan aan de wettelijke eisen die hiervoor gelden. De openbare ruimte tussen bouwblokken en langs het Reitdiep wordt zoveel mogelijk onverhard of halfverhard. Daken worden, waar mogelijk groen en benut voor waterberging.



Duurzame energie

Vanuit de huidige bouwnormen moeten nieuwe gebouwen al bijna energieneutraal worden opgeleverd. De gebouwen worden niet op het gas aangesloten bijvoorbeeld.

Wij hanteren deze zogenoemde BENG-normen ook, maar vragen ook van ontwikkelaar om bij het ontwerp van het gebouw het opwekken en gebruiken van duurzame energie zo veel mogelijk te faciliteren. Dat kan door goed gebruik te maken van de oriëntatie op de zon of door bijvoorbeeld groene daken te gebruiken vanwege hun isolerende werking. De plek voor installaties die nodig zijn voor het opwekken en opslaan van duurzame energie wordt mee-ontworpen met het gebouw.



Mobiliteit

De Reitdiepzone wordt vooral ingericht voor de voetganger en fietser en we zorgen ervoor dat de wijk goed op het openbaar vervoer wordt aangesloten. Dat doen we vanuit onze ambitie in de mobiliteitsvisie waarin we minder ruimtegebruik van (auto)verkeer willen, gezonde mobiliteit willen stimuleren en onze mobiliteit 'slimmer' willen maken.

Fiets en voet

Het kaartbeeld hieronder geeft de toekomstige fietsroutes rondom de Reitdiepzone aan. De Friesestraatweg functioneert als reguliere fietsroute. Aan de overzijde van het Reitdiep ligt de 'doorfietsroute'. Dit fietspad is onderdeel van een grotere doorfietsroute, van het centrum van de stad richting het Zernike, Aduard en Zuidhorn. Zowel de route over de Friesestraatweg als de doorfietsroute zijn voor doorgaand fietsverkeer. Op de westelijke Reitdiepdijk loopt een voetpad. Daar is de fiets te gast.

In de Reitdiepzone liggen twee zoeklocaties voor extra fietsroutes in oost-west richting. Die moeten de maaswijdte in het fietsnetwerk

tussen Vinkhuizen en Paddepoel/binnenstad verkleinen. Deze ontwikkelingen vallen buiten de (uitvoerings)scope van deze structuurvisie, maar zijn wel geduid in onze mobiliteitsvisie. We reserveren de ruimte voor eventuele latere realisatie.

Belangrijke aandachtspunten in een zone die voornamelijk gericht is op voetgangers en fietsverkeer, is het fietsparkeren. Binnen elk bouwblok vindt fietsparkeren in pandig plaats, waarbij een zo goed mogelijke bereikbaarheid, veiligheid en comfort van het fietsparkeren cruciaal is. Dat betekent dat gekozen wordt voor een logische plek, op de route van de straat naar stijpunten en een overzichtelijke, comfortabele opzet. Alleen voor bezoekers is er ruimte voor fietsparkeren op straat.

Tot slot is de verkeersveiligheid een aandachtspunt. De hoeveelheid verkeer op de Friesestraatweg zal toenemen. Uit de m.e.r. is gebleken dat de verkeersintensiteiten van de weg aan de bovenkant liggen van wat wenselijk wordt geacht voor dit type weg conform de CROW-normen. We nemen maatregelen om de verkeersveiligheid



te bevorderen: de rijbaan wordt smaller en in plaats van 50 km/u mag er straks 30 km/u worden gereden. Ook worden er drempels aangelegd om de snelheid te verlagen en mogen auto's niet meer op straat parkeren.

Openbaar vervoer

De Reitdiepzone kent een ontsluiting via het openbaar vervoer met haltes ter plaatse van de Pleiadenlaan en de zuidkant van de Friesestraatweg. Dit past ook bij de ambitie uit onze mobiliteitsvisie: met een gewenst treinstation aan de Friesestraatweg. Dit station betreft een lange termijn ambitie en valt buiten scope van de structuurvisie. De ambitie past bij de visie die Groningen heeft op mobiliteit: met versterking van de positie van het openbaar vervoer. Waarbij stedelijke intensivering zoals in de Reitdiepzone een optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer krijgt, om daarmee het autogebruik te reduceren.

Auto

De Friesestraatweg wordt een woonstraat. De rijbaan wordt smaller en in plaats van 50 km/h mag er straks 30 km/h worden gereden. Dit moet de verkeersveiligheid bevorderen.

Om autogebruik terug te dringen wordt deelmobiliteit gestimuleerd en wordt betaald parkeren ingevoerd in de zone. Daarnaast blijft de zone alleen vanaf de noord- en zuidzijde bereikbaar. Dit betekent dat de noord- en zuidzijde doodlopen bij de Pleiadenlaan. Zo zal de straat alleen gebruikt worden door bestemmingsverkeer.

Hoe het gaat met de verkeersafwikkeling op de Ring West is in de m.e.r. onderzocht. Voor de zuidelijke aansluiting geldt dat uit nader onderzoek is gebleken dat enkel kleine maatregelen, zoals een kruis op het kruisingsvlak en een verbreding van het profiel tussen het Donghornsterpad en de aansluiting nabij de spoorwegovergang, voldoende zijn om het verkeer goed door te laten stromen. De ontsluiting van het noordelijk deel van de Reitdiepzone wordt in het kader van de aanpak Ring-West nader onderzocht en uitgewerkt.

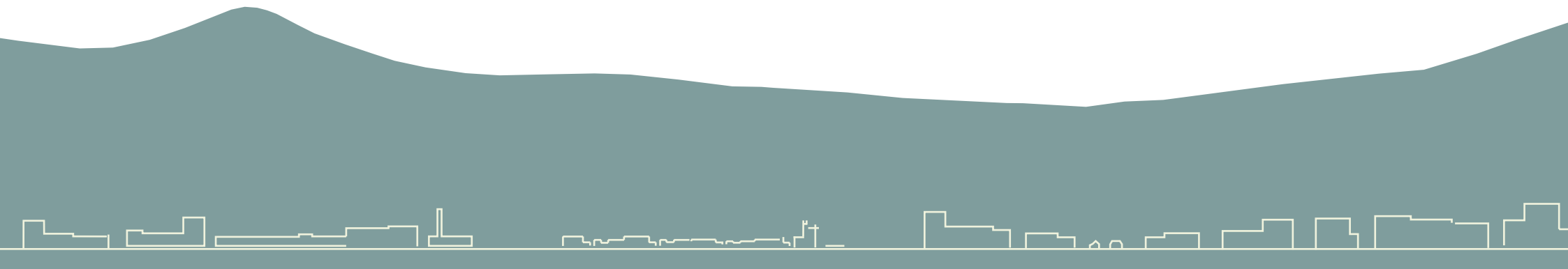


Parkeren op straat is alleen mogelijk voor bezoekers, met uitzondering van Friesestraatweg 209 (het parkeren aan de 'voorzijde' is al toegestaan voordat deze uitgangspunten in de structuurvisie tot stand waren gekomen). Parkeren voor bewoners vindt plaats op eigen terrein en zoveel mogelijk uit het zicht en onder een dek.

Op de kaart van de toekomstige situatie is ook onze visie weergegeven op verbindingen die buiten de scope van deze structuurvisie vallen en mee worden genomen in de ontwikkeling van de aanpak Ring West. De locaties van de extra verbindingen naar Vinkhuizen geven een indicatie van logische locaties voor de toekomst.



7 Procedure



7.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat is op de status van de structuurvisie en de procedure die wordt doorlopen en de mogelijkheden voor inspraak. Bij vaststelling worden in dit hoofdstuk ook de binnengekomen inspraakreacties in dit hoofdstuk behandeld.

7.2 Vastgestelde bestemmingsplannen

Voor de gehele Reitdiepzone is in 2010 een gebiedsdekkende bestemmingsplan 'Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/Rietdiep' vastgesteld. In dit bestemmingsplan is de zone bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden milieucategorie (1,2)'.

Er zijn de afgelopen vier jaar verschillende bestemmingsplannen vastgesteld binnen de grenzen van het plangebied:

- Friesestraatweg 139; dit betreft de ACM-locatie;
- Friesestraatweg 145; dit betreft de Woldring locatie;
- Friesestraatweg 209; dit is de Brivec-locatie; en
- Friesestraatweg 231; voormalige locatie van autogarage en tankstation.

De eerste woningbouwprojecten, Friesestraatweg 209 en Friesestraatweg 145, zijn inmiddels gerealiseerd. Voor Friesestraatweg 181 (Gembeton B.V.) heeft het ontwerp bestemmingsplan recent ter inzage gelegen maar is het plan nog niet vastgesteld.

7.3 Status

Deze structuurvisie wordt vastgesteld als structuurvisie voor de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Waarschijnlijk gaat per 1 juli 2022 de Wet ruimtelijke ordening op in de Omgevingswet. Nadat de Omgevingswet is ingegaan, blijven de hoofdzaken van het beleid van structuurvisies gelden tot een omgevingsvisie op basis van de Omgevingswet is vastgesteld.

Deze structuurvisie is in feite een deeluitwerking van de overkoepelende omgevingsvisie The Next City. Vooralsnog gaan we ervan uit dat The Next City periodiek wordt geactualiseerd. Bij de eerste aanpassing onder de Omgevingswet krijgt The Next City dan de formele status van omgevingsvisie voor de Omgevingswet. Het meest voor de hand liggend is dat deze structuurvisie dan als 'aanhangend document' wordt gekoppeld aan die formele omgevingsvisie, al dan niet met een inhoudelijke bijstelling. Op die manier blijft de structuurvisie ook formeel doorwerken onder de omgevingsvisie. Vanwege het verschil in schaal-detailniveau ligt het niet voor de hand de structuurvisie op te laten gaan in de omgevingsvisie. Daarvoor zijn de documenten te verschillend.

7.4 Procedure

Op grond van artikel 2.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht bij een structuurvisie aan te geven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van de structuurvisie zijn betrokken.

Deze structuurvisie is voorafgegaan door verschillende andere documenten, waaronder de Ontwikkelstrategie Reitdiepzone, waarop al inspraak mogelijk was. Tevens is er aangesloten bij de klankbordgroep bestaande uit bewoners- en belangen(organisaties) uit de omgeving, die fungeert als klankbord voor de Ring West.

Voor de structuurvisie is een milieueffectrapportage uitgevoerd (de m.e.r.). Burgers en maatschappelijke organisaties zijn in het kader hiervan in de gelegenheid gesteld om bij publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hierop te reageren. Het m.e.r.-traject heeft geresulteerd in een milieueffectrapport (het MER), in deze structuurvisie besproken in hoofdstuk 4. Het MER loopt mee in de procedure voor de structuurvisie, maar is daar formeel geen onderdeel van. Het MER wordt ook niet als zodanig vastgesteld. Wel worden de milieuaspecten meegewogen bij keuzes en afwegingen voor de structuurvisie.

De volgende stappen in de procedure voor de structuurvisie zijn:

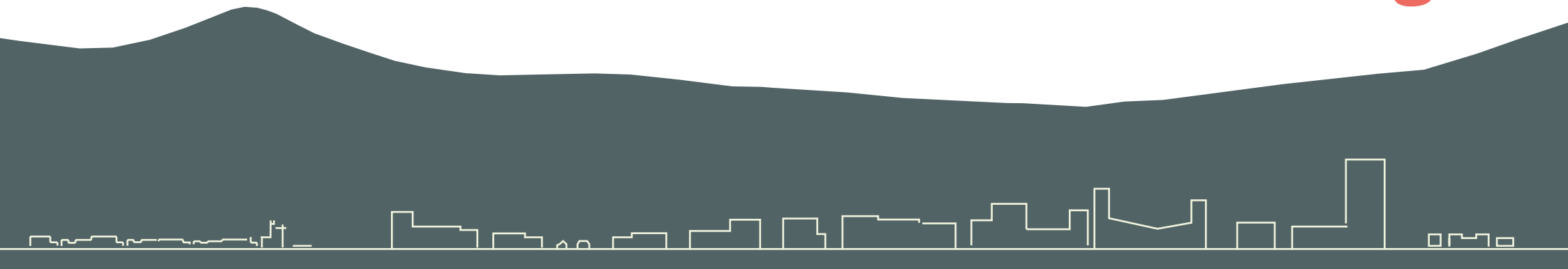
- het ter inzage leggen van het ontwerp structuurvisie met mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen;
- parallel de Milieueffectrapportage voor advies aanbieden aan de Commissie voor de MER;
- verwerking van de zienswijzen en aanpassen van ontwerp structuurvisie naar definitieve versie;
- eventueel aanpassen van de milieueffectrapportage;
- formele vaststelling door de gemeenteraad.

Na de vaststelling is er geen mogelijkheid voor bezwaar of beroep. De wet voorziet daar niet in. Dit ontwerp van de structuurvisie wordt najaar 2021 ter inzage gelegd. Vaststelling van de structuurvisie is dan voorjaar 2022 mogelijk.

7.5 Resultaten inspraak

Hier worden bij vaststelling eventuele reacties die zijn binnengekomen in de inspraakperiode op de ontwerp structuurvisie, opgenomen en beantwoord.

8 Uitvoering



8.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de uitvoeringsparagraaf. Een uitvoeringsparagraaf is een verplicht onderdeel van een structuurvisie. Hierin wordt toegelicht op welke manier de in de visie beschreven ontwikkelingen worden verwezenlijkt. Het gaat daarbij onder andere over de financiële uitvoerbaarheid van de ontwikkelingen.

8.2 Raamwerk voor uitvoering

We proberen de randvoorwaarden neer te zetten voor een robuuste hoofdstructuur van de Reitdiepzone. Een ruimtelijk raamwerk dat ontwikkelingen en dynamiek faciliteert en waarbinnen de komende honderd jaar functies en activiteiten steeds opnieuw een plekje kunnen vinden. Een hoofdstructuur waarin functies niet voor de eeuwigheid vastliggen, maar waarin ruimte is voor dynamiek. In de loop van de tijd kunnen gebouwen worden gebouwd, worden aangepast en uiteindelijk weer worden gesloopt. Functies kunnen van kleur verschieten, zonder dat daardoor de hoofdstructuur en de leefbaarheid worden aangetast.

Dat betekent dat er ook ruimte is voor ontwikkelingen met een tijdelijk karakter. Dat kan variëren van enkele maanden tot vijftig jaar of meer. In beginsel is alles tijdelijk. Door demografische ontwikkelingen kunnen bijvoorbeeld scholen nodig zijn of overbodig worden. Er kan dan ruimte ontstaan voor bijvoorbeeld bedrijvigheid. Of bepaalde woningtypes zijn niet meer of juist wel nodig. Ook andere mobiliteitsoplossingen kunnen opvattingen over de ruimte veranderen.

Kortom, we leggen de basis voor een stadsdeel met gemengde functies, een stadsdeel dat nooit af is en altijd in beweging blijft. De achterliggende visie werkt daarmee veel langer door dan de formele geldingsduur van deze structuurvisie zelf.

We gaan daarmee ook uit van een organische ontwikkeling. We kijken hoe de realisering loopt, hoe de vraag zich ontwikkelt en wat

de verdere ontwikkelingen zijn. Van jaar tot jaar bekijken we of we nieuwe ontwikkelingen moeten stimuleren en waar deze het beste kunnen. We hebben dus geen vooraf geplande fasering. Het is in het verleden meermaals gebleken dat langdurig vooruit plannen weerbarstig is. We werken met kleinere plannen, zodat we sneller en wendbaarder kunnen inspelen op de actualiteit. Deze structuurvisie biedt steeds het kader én de kapstok voor die ontwikkelingen.

De uitvoering van deze structuurvisie wordt beïnvloed door onder andere het Stedelijk Investeringsfonds, de meerjarenprogramma's, de gebiedsprogramma's, gebiedsvisies, ruimtelijk beleid en maatschappelijk beleid. Zij hebben allemaal hun uitwerking op de uiteindelijke invulling van het plan: maatschappelijke behoeften en financiële slagkracht bijvoorbeeld bepalen evenzeer de ontwikkeling als opvattingen over leefbaarheid en ruimtelijke inzichten.

De realisering van het plan vergt de nodige investeringen, zowel in als buiten het plangebied. Het gaat daarbij om investeringen in bereikbaarheid, infrastructuur en inrichting van het gebied, maar ook om investeringen in voorzieningen, groen, waterbeheer, klimaatadaptatie et cetera. Deze ontwikkelingen overstijgen in sommige gevallen de scope van de Reitdiepzone, bijvoorbeeld het verbeteren van de Ring West.

8.3 Financiën

Bij de groei van dit deel van de stad horen investeringen om de westkant van de stad Groningen leefbaar en bereikbaar te houden. Hiervoor moeten in de komende decennia grote investeringen gedaan worden. Deze investeringen lopen zoveel als mogelijk gelijk op met de ontwikkeling van de Reitdiepzone, maar dat is niet altijd mogelijk. In dat geval is sprake van voorfinanciering.

In afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn handvatten gemaakt om bij de indiening van een aanvraag voor een omgevingsvergunning de initiatiefnemers voor een proportioneel deel te laten meebetalen aan bovenwijkse voorzieningen als investeringen in buurtoverstijgende infrastructuur. Alle bouwprojecten profiteren immers van de infrastructuur. De gemeente is van plan deze wettelijke mogelijkheid in te zetten voor de organisch vorm te geven ontwikkeling van de Reitdiepzone. Het gaat hier primair om de investeringen die worden gedaan om de parallelweg te verbeteren tot woonstraat. Wanneer er met een initiatiefnemer niet tot een anterieure afspraak kan worden gekomen wordt een nota bovenwijkse voorzieningen opgesteld waarin alle aan de Reitdiepzone gekoppelde investeringen worden gemeld. Op basis hiervan kan een exploitatieplan worden opgesteld.

De juridische vertaling doen we in bestemmingsplannen, en vanaf het moment dat de Omgevingswet geldt in het omgevingsplan. Het omgevingsplan wordt van tijd tot tijd bijgesteld en aangepast om de gewenste ontwikkeling te faciliteren en in goede banen te leiden. Daarnaast maakt de Omgevingswet het makkelijker om ontwikkelingen uit te voeren met omgevingsvergunningen, die naderhand worden verwerkt in het omgevingsplan. Voor een aantal ontwikkelingen is intussen een bestemmingsplan opgesteld voor het gewenste bouwprogramma.

Bijlagen

1. Nota Zienswijzen
2. Samenvatting MER
3. Advies Commissie m.e.r.
4. Verantwoordingsnotitie
5. Advies Veiligheidsregio Groningen
6. QRA

