

bestemmingsplan

Bestemmingsplan
Friesestraatweg 139

versie vastgesteld

Friesestraatweg 139

versie vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
Hoofdstuk 2 Beleidskader	7
Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling / Het stedenbouwkundig plan / Het bouwplan / Het ontwerp	15
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	25
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	39
Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg	43
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie	45

Toelichting

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het voorliggende bestemmingsplan is om medewerking te kunnen verlenen aan het voornemen om maximaal 300 woningen te realiseren.

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/Rietdiep' en heeft hierin de bestemming (lichte) Bedrijfsdoeleinden.

Het realiseren van het bouwplan is niet mogelijk binnen deze bestemming. Het voorliggende bestemmingsplan biedt het planologisch en juridisch kader om de ontwikkelingen te realiseren.

1.2 Begrenzing plangebied



Ligging plangebied

Het plangebied bevat de kadastrale percelen gemeente Groningen, sectie L, nummers 8105 en 8107 en is gelegen tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep.

1.3 Voorgeschiedenis

Het terrein Friesestraatweg 139 is van oudsher een bedrijfslocatie. Jarenlang heeft hier een veevoederfabriek gestaan, onderdeel van de Aankoop Centrale Meppel (ACM). De locatie wordt hierom de ACM locatie genoemd. In de huidige situatie zijn alle panden op het terrein gesloopt en ligt het terrein braak. Uit oud kaartmateriaal blijkt dat al sinds 1850 bebouwing op de locatie aanwezig is geweest.

Het voornemen wordt gevormd door een zevental woonblokken. Het plan bestaat uit appartementen en grondgebonden kadewoningen. De gemeente is bereid hieraan medewerking te verlenen in het kader van haar beleid om kwalitatief goede nieuwe huisvesting te realiseren.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

Hoofdstuk 2 **Beleidskader**

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de SVIR is de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR is gekozen voor een meer selectieve inzet van het rijksbeleid dan voorheen. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie doelen uitgewerkt:

- vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met de hiervoor genoemde doelen zijn dertien nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen; het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

Bij gebiedsontwikkeling is 'een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten' van belang. Hierbij hanteert het Rijk de ladder van duurzame verstedelijking. Deze is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de paragraaf 'Ladder voor duurzame verstedelijking' wordt hier verder op ingegaan.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening heeft het Rijk voorts enkele nationale belangen voorzien van bindende regels. Deze moeten bij ruimtelijke plannen in acht worden gehouden. Het plangebied ligt niet in een gebied waarvoor bindende regels zijn opgenomen.

2.2 Regionaal beleid

2.2.1 Regiovisie Groningen-Assen

De Regio Groningen-Assen werkt al 20 jaar intensief samen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio. De speerpunten van de Regio Groningen-Assen zijn:

1. het economisch kerngebied verder ontwikkelen;
2. de interne samenhang en de bereikbaarheid verbeteren;
3. de kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

2.2.2 Woningmarktanalyse Regio Groningen Assen 2017-2030

In opdracht van de Regio Groningen - Assen is de "Woningmarktanalyse Regio Groningen-Assen 2017-2030" opgesteld. Hierin is opgenomen de uitwerking van het "Woonbehoeftenonderzoek 2015", een analyse van de woningmarktontwikkeling en voorstellen voor regionale sturing.

Geconcludeerd kan worden dat er binnen de Regio Groningen Assen een variatie aan vastgesteld

woonmilieus is te vinden, van stedelijk tot landelijk. Waar in een deel van de regio sprake is van een forse woonvraag en bevolkingsgroei (stad Groningen), is in een ander deel sprake van krimp (Noord en Oost).

Uit de confrontatie van vraag met aanbod blijkt dat er in de stad Groningen een tekort ontstaat aan woningen in het (centrum-)stedelijke woonmilieu. Het is het van belang dat er binnen de randvoorwaarden van ruimtelijke kwaliteit gezorgd wordt voor de ontwikkeling van (centrum-)stedelijke woonmilieus in stedelijke dichtheden. Er is zowel vraag naar grondgebonden als naar gestapelde woningen. Om invulling te kunnen geven aan de vraag zal het herontwikkelen van voormalige bedrijvenlocaties, zoals de Eemskanaal - en Damsterdiepzone en de vloeivelden van de Suikerfabriek, met voortvarendheid worden aangepakt, zodat in het (centrum-)stedelijke gebied tot 2030 ca. 12.000 woningen kunnen worden gerealiseerd.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Omgevingsvisie provincie Groningen

De Omgevingsvisie 2016 - 2020 van de provincie Groningen bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Doel van de omgevingsvisie is het aantrekkelijke woon- en leefklimaat in de provincie verder verbeteren. Het accent in het beleid ligt op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden, naast het beschermen van de karakteristieke bebouwde en onbebouwde elementen. De provincie wil ruimte bieden voor ondernemerschap om in te spelen op de dynamische ontwikkelingen. Activiteiten lopen steeds meer door elkaar heen. Dat heeft gevolgen voor het ruimtegebruik. Functies, als bijvoorbeeld wonen en werken, zijn steeds minder van elkaar gescheiden. Door samenwerking met medeoverheden en andere partijen en het leveren van maatwerk wil de provincie haar doelen bereiken.

Een belangrijk doel van de Omgevingsvisie is om op strategisch niveau samenhang aan te brengen in het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daarom zijn in deze Omgevingsvisie zoveel mogelijk de visies op verschillende terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling, landschap en cultureel erfgoed, natuur, verkeer en vervoer, water, milieu en gebruik van natuurlijke hulpbronnen samengevoegd en inhoudelijk met elkaar verbonden. Er zijn ook onderdelen opgenomen van het provinciale beleid voor economie, energie en cultuur en welzijn, voor zover die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving. In deze Omgevingsvisie is al het provinciale beleid dat op een of andere manier raakt aan de fysieke leefomgeving geformuleerd en geordend in vijf samenhangende thema's en elf provinciale 'belangen':

Ruimte

- Ruimtelijke kwaliteit
- Aantrekkelijk vestigingsklimaat
- Ruimte voor duurzame energie
- Vitale landbouw

Natuur en landschap

- Beschermen landschap en cultureel erfgoed
- Vergroten biodiversiteit

Water

- Waterveiligheid
- Schoon en voldoende water

Mobiliteit

- Bereikbaarheid

Milieu

- Tegengaan milieuhinder
- Gebruik van de ondergrond

vastgesteld

De Omgevingsvisie is een kaderstellend document voor de uitwerking van het beleid op deelterreinen door de provincie zelf en door gemeenten en waterschappen. Ook voor andere partijen (bedrijven) die iets willen dat invloed heeft op de fysieke leefomgeving, biedt de Omgevingsvisie houvast. De provincie wil met de Omgevingsvisie ruimte bieden en uitnodigen. Maar uit deze Omgevingsvisie vloeien ook richtlijnen en voorschriften voort, die zijn vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening. Hiermee werkt het omgevingsbeleid (ruimtelijke ordening, water, mobiliteit en milieu) door in plannen van gemeenten en waterschappen.

2.3.2 Omgevingsverordening provincie Groningen

De Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016 (hierna Omgevingsverordening genoemd) bevat regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Deze regels richten zich op de thema's ruimtelijke ordening, water, infrastructuur, milieu en ontgrondingen. Op 15 november 2017 hebben Gedeputeerde Staten de omgevingsverordening gewijzigd. De wijzigingen zijn verwerkt in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening. De geconsolideerde versie is de meest actuele versie van de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening is nauw verbonden met de Omgevingsvisie provincie Groningen 2016 - 2020 zoals hierboven is beschreven.

Hieronder zijn de artikelen weergegeven die betrekking hebben op het plangebied:

1. Rechtstreeks werkende regel aardbevingsgebied (artikel 2.9.2)
2. Woningbouw (artikel 2.15.1)

Ad 1.

Artikel 2.9.2 ziet toe op de sloop van gebouwen binnen het aardbevingsgebied. De bebouwing in het plangebied is in het verleden reeds gesloopt. Het project is op dit punt dan ook niet in strijd met de Omgevingsverordening.

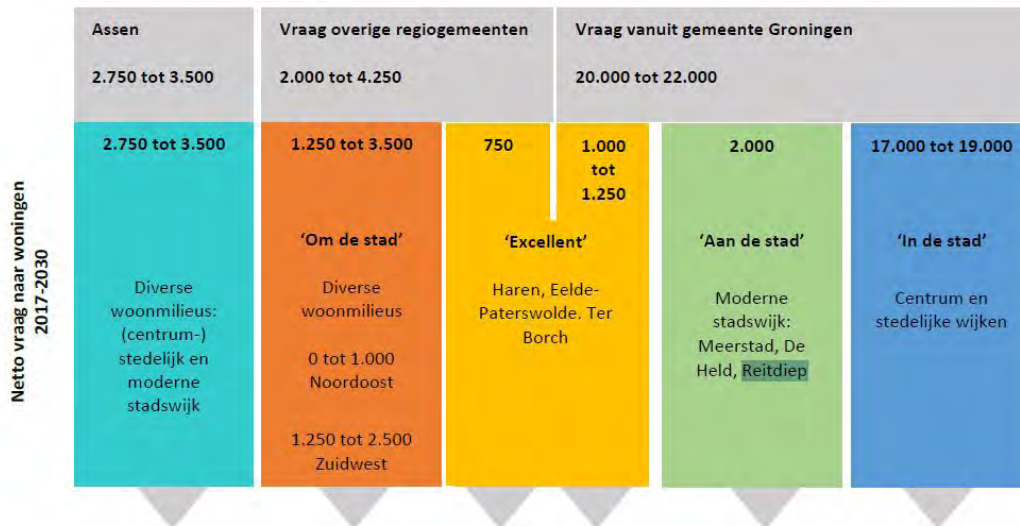
Ad 2.

In artikel 2.15.1 is opgenomen dat een ruimtelijk plan alleen kan voorzien in de bouw van nieuwe woningen, voor zover deze woningbouwmogelijkheden naar aard, locatie en aantal in overeenstemming zijn met de in het kader van de Regio Groningen-Assen tot stand gekomen regionale planningslijsten voor woningbouw.

Als aanvulling op de Regio Groningen-Assen is de woningmarktanalyse Regio Groningen-Assen 2017-2030 opgesteld. 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. Hierbij lag destijds de focus op afspraken over aantallen toe te voegen woningen. Naar aanleiding van het door de regio uitgevoerde Woningbehoefteonderzoek uit 2015 is voorgesteld om de wijze van regionale woningmarktsturing aan te passen. Centraal hierin staat het advies om bij het afstemmen van de toekomstige woningbehoefte niet alleen te kijken naar het aanbod in aantallen, maar ook naar de bijbehorende woonmilieus en de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad.

Uit de confrontatie van woningvraag met woningaanbod blijkt dat er in de stad Groningen vooral na 2020 onvoldoende plannen zijn om de vraag naar wonen in (centrum-)stedelijke woonmilieus te bedienen. Binnen de stad Groningen zijn aanvullende locaties ontwikkelbaar, vaak voormalige bedrijvenlocaties. Ingeschat wordt dat hiermee de vraag naar gestapeld stedelijk wonen te bedienen is, maar dat er een restvraag blijft naar 5.000 á 7.000 vooral grondgebonden woningen. Hier treedt onvermijdelijk substitutie op, woningzoekende huishoudens maken de afweging om in de stad, in een moderne stadswijk bij de stad of in een kern rond de stad te gaan wonen. Naast locaties in de bestaande stad dienen de uitbreidingswijken van de stad als alternatief, waaronder het Reitdiep.

vastgesteld



Bron: "Woningmarktanalyse Regio Groningen-Assen 2017-2030", Weusthuis & Partners en KAW, 31 maart 2017.

Vergelijking van de vraagscenario's en het aanbod laat zien dat er te weinig planruimte op regionaal toereikend is in het gemiddelde scenario, en tekort schiet in het hoge scenario. Er zijn grote verschillen per woonmilieu. In de stad Groningen is vooral een tekort. Als er volledig tegemoet wordt gekomen aan de woningvraag naar het gewenste stedelijke woonmilieu in de stad, dan is er onder andere speelruimte in het woonmilieu "moderne stadswijk" om in een deel van de stedelijke vraag te voorzien.

De stad Groningen is de demografische motor van de regio. De stad trekt veel jongeren aan vanuit heel Nederland, maar de laatste jaren ook vanuit de rest van de wereld (30 procent van de studenten aan de RUG komt nu uit het buitenland). De stad heeft te maken met grote onzekerheden omtrent de ontwikkeling van het aantal buitenlandse studenten. Dat is de laatste vijf jaar fors gegroeid, maar of die groei zich voortzet is onzeker. Dit geeft tevens de kwetsbaarheid van de te verwachten bevolkingsontwikkeling aan. In de prognoses van het rapport wordt uitgegaan van een beperkte groei. Ook de mate waarin afgestudeerde studenten in de stad of de regio blijven wonen is onzeker. Deze onzekerheden in de bevolkingsprognose maakt het gewenst de bevolkingsontwikkeling en de migratiepatronen regelmatig te monitoren en zo nodig aan te passen. De groep afgestudeerden die in de regio blijven hangen, blijft bij voorkeur in de stad Groningen wonen. Dit verklaart de verwachte grote groei van de bevolking van de stad Groningen.

Het voornemen aan de Friesestraatweg past binnen de gemaakte regionale woningbouwafspraken.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Woonvisie Wonen in de stad

Groningen wil een stad zijn met een voortreffelijk woonklimaat voor iedereen: jong en oud, samenwonenden en alleenstaanden, gezinnen, 'zelfredzamen', 'zorgbehoevenden', stadgers die al hun hele leven 'in stad' wonen en stadgers die hier tijdelijk verblijven. Al die verschillende groepen hebben eigen wensen en behoeften. Daarom wordt in een compacte stad gestreefd naar een gevarieerd woningaanbod met aantrekkelijke, leefbare wijken die ruimte bieden aan alle bevolkingsgroepen en leefstijlen. Er is daarbij aandacht voor de kwantiteit maar vooral voor de kwaliteit van wijken, woningen en buurten.

Voor de komende jaren wordt een aanhoudende groei van de bevolking verwacht. De trek naar de stad zal waarschijnlijk verder toenemen. Gecombineerd met de toestroom van nieuwe (internationale) studenten en kenniswerkers en de veranderende vraag van de huidige bewoners betekent dit dat nieuwbouw nodig zal blijven.

Wanneer gekeken wordt naar de te verwachten groei van de stad, dan schuilt deze vooral in kleine huishoudens: van 'emptynesters' (mensen wier kinderen het huis uit zijn) en ZZP-ers tot (internationale) studenten en kenniswerkers. Veel van deze groepen hebben specifieke wensen en vragen om andere, meer flexibele woonvormen. Zo willen veel emptynesters in of rond de binnenstad wonen, dichtbij de stedelijke voorzieningen. Ondertussen is binnen de diverse groep van ZZP-ers te zien dat de scheidslijn tussen wonen en werken steeds dunner wordt. Dat geldt natuurlijk niet voor iedereen maar wel voor een groeiende groep.

De focus ligt onder meer op het vernieuwen van oude industriegebieden zoals de Oosterhamrikzone, de Reitdiepzone bij de Friesestraatweg en het gebied langs het Eemskanaal. Deze plekken wil de gemeente uit laten groeien tot waardevolle nieuwe stedelijke woongebieden.

Het voornemen is gelegen binnen de Reitdiepzone aan de Friesestraatweg en passend binnen de Woonvisie Wonen in de stad.

2.4.2 Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone

In de Reitdiepzone vindt al decennia lang een transformatie plaats. De oorspronkelijke functie voor de zone – handel en industrie – is grotendeels verleden tijd. Vanwege de ligging – dicht bij het centrum én bij het ommeland - is deze zone zeer geschikt voor woningbouw.

In het voorlopig programma voor de zone wordt in de update ontwikkelstrategie uitgegaan van ca. 70% jongerenhuisvesting. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het door het gemeenteraad vastgestelde beleid voor grootschalige, hoogwaardige jongerenhuisvesting in vier zones in de stad: de Eendrachtskade en omgeving, Paddepoel, de Oosterhamrikzone en de Reitdiepzone.

Met hoogwaardige jongerenhuisvesting wil de gemeente een aantrekkelijk alternatief bieden voor onzelfstandige woningen in de particuliere sector, mede om de druk op een aantal wijken te verminderen.

2.4.3 Omgevingsvisie

Het woningbouwplan Crossroads past in de op 26 september 2018 door de gemeenteraad vastgestelde Omgevingsvisie The Next City. Met als uitgangspunten: leefkwaliteit, compact bouwen en duurzaam ruimtegebruik. De Reitdiepzone is opgenomen op de ontwikkelkaart (rode strook langs Reitdiep).

2.4.4 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 barrierewerking van de ring te verminderen. Ook het verbeteren van de kwaliteit en (sociale) veiligheid in het fietsnetwerk rondom de ring is een belangrijke ambitie.

Het aantal aansluitingen van het stedelijk wegennet op de ring zal hoogstwaarschijnlijk verminderen als gevolg van de aanpak westelijke ringweg. De aansluitingen Pleiadenlaan en Friesestraatweg, vlakbij Crossroads, 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. Ten tijde van dit ontwerp bestemmingsplan wordt een variantenstudie uitgevoerd. Daarin wordt ondermeer gekeken naar de hoogteligging ring west, wordt een tracéverschuiving onderzocht en verschillende vormen van de aansluitingen. De context van Crossroads zal - als de aanpak ring west tot uitvoering komt - waarschijnlijk fors veranderen. Hoe, dat is op dit moment nog onduidelijk. Tussen beide projecten wordt continu voor afstemming gezorgd.

Besluitvorming over de aanpak ring west is voorzien in de komende jaren. Dan worden - op basis van de variantenstudie - de kaders voor de aanpak van ring west vastgesteld en komt er meer helderheid over de toekomstige inrichting rondom Crossroads.

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

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling / Het stedenbouwkundig plan / Het bouwplan / Het ontwerp

3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

De ACM locatie is gelegen in een zone die is ingeklemd tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg. Lang voor de stad werd uitgelegd met de zogenaamde 60er jaren stempelwijken was in deze zone wegens de economisch gunstige ligging tussen weg en water al bebouwing aanwezig met een tweezijdige oriëntatie tot gevolg. Tot de 30er jaren in de vorige eeuw ging het meeste vervoer over het water. Daarna nam het vervoer over de weg exponentieel toe. De eveneens gunstige ligging aan de Friesestraatweg als een van de oorspronkelijke radialen van de stad zorgde dan ook voor een langgerekt lint van voornamelijk industriële activiteiten en functies. In het plan van Uitbreiding van 1932 van Berlage Schut kreeg deze zone, zoals alle gebieden die gelegen waren aan het water, dan ook de bestemming Handel en Industrie. De nog oudere historie van de plek is in de verkaveling en enkele oorspronkelijke boerderijtjes binnen de huidige bebouwing van de zone als totaal nog herkenbaar. Ondertussen heeft de stad deze zone in de stad al lang ingehaald. De Friesestraatweg werd onderdeel van de ringweg rond Groningen. Deze ringweg werd naast de oorspronkelijke route gelegd waardoor de oorspronkelijke weg werd opgeknipt in twee voor autoverkeer doodlopende uiteinden. Daarnaast was uitbreiding ten gevolge van schaalvergroting of vernieuwing op deze plek nauwelijks meer mogelijk. Dit heeft in deze zone geleid tot een geleidelijke functieverandering en verkleuring die zijn uiteindelijke beslag nog moet krijgen. Gelukkig zijn een aantal, in stedenbouwkundige zin, monumentale en oorspronkelijke gebouwen tot op de dag van vandaag gespaard gebleven die de geschiedenis van deze plek in de stad zichtbaar houden en afleesbaar maken. De oorspronkelijke melkfabriek, de Ommelanden, is daar een mooi voorbeeld van.

De verkaveling van het gebied is van oorsprong kleinschalig en staat haaks op de Friesestraatweg en het Reitdiep. Dit heeft tot op de dag van vandaag gezorgd voor een zekere mate van afleesbaarheid en identiteit van de verschillende locaties onderling.

3.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur

De ACM-locatie ligt vanuit de stad gezien aan het begin van de hierboven beschreven zone. De plek wordt grofweg begrensd door de Friesestraatweg, de Spoorlijn Groningen – Delfzijl en het Reitdiep en vindt zijn vervolg in de rest van het gebied.

1. De Friesestraatweg is één van de oorspronkelijke radialen en aanrijroutes van de stad. Nog steeds vervult zij deze functie. Daarnaast is de Friesestraatweg onderdeel van de ringweg rond de stad. Hier behoort de stad zich te presenteren naar zijn omgeving. De stedenbouwkundige betekenis is dan ook van het hoogste schaalniveau (1^e orde). De oorspronkelijke Friesestraatweg is nu als ventweg in gebruik. Daarnaast is de westelijke ringweg aangelegd. Deze vormt onderdeel van de ring rond de stad. De stedenbouwkundige betekenis van de Friesestraatweg én de naastgelegen ringweg voor de stad is groot. De stad moet zich presenteren aan de ring en nieuwbouw moet zich oriënteren op de Friesestraatweg en deze lijn ondersteunen.
2. Het Reitdiep is de oorspronkelijke route van de stad naar zee. De geschiedenis en de welvaart van de stad zijn nadrukkelijk verbonden met deze belangrijke oorspronkelijke verbinding. Ondanks dat het Van Starckenborghkanaal deze functie heeft overgenomen vervult het Reitdiep de functie van staande mast route. Daarmee is zij tot op de dag van vandaag de entree van de stad over het water voor de recreatieve vaart. Op stedenbouwkundig niveau is zij dan ook eveneens van belang op het niveau van de stad als geheel (1^e orde).
3. De Spoorlijn Groningen – Delfzijl is onderdeel van de hoofdinfrastructuur tussen Stad

vastgesteld

en Ommeland via het spoor. De route is in stedenbouwkundige zin eveneens van betekenis op stedelijk niveau (1e orde).

3.2 Wonen

Het plan Crossroads wordt gevormd door een zevental bouwblokken, A t/m G, zoals weergegeven in onderstaande figuur. Het plan bestaat uit appartementen en grondgebonden kadewoningen. Programmatisch past dit plan in de gewenste verstedelijking en verkleuring van het gebied met meer wonen. De mix van woningen draagt bij aan het vinden van een oplossing voor het tekort aan woningen voor doelgroepen op stedelijk niveau. Het plan Crossroads omvat een zeer divers en hoogwaardig woonprogramma dat bestaat uit 292 woningen. Het betreft 273 appartementen, variërend van volwaardige startersappartementen met een huurprijs die valt binnen de sociale huursector tot ruime appartementen in de vrije sector. Naast appartementen bestaat het plan ook uit 19 gezinswoningen gelegen aan de kade van het Reitdiep.



Bron: Van Ringen Architecten

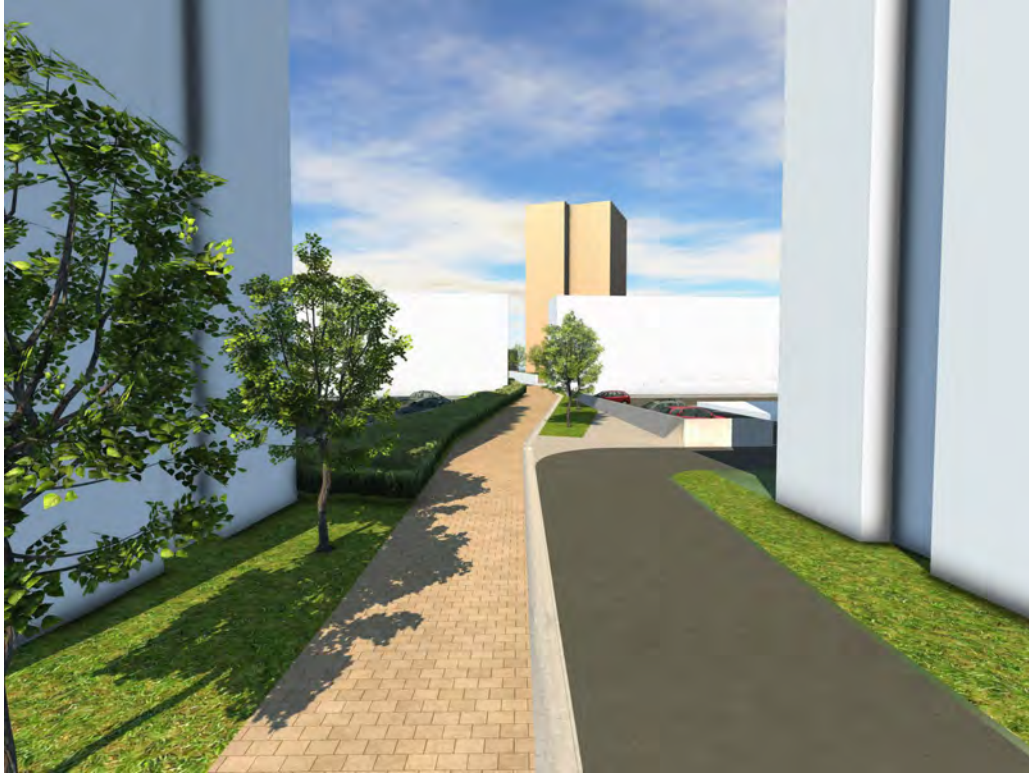
Stedenbouwkundig doet dit plan met een hoogteaccent (blok C) op het niveau van de stad recht aan de betekenis van de plek in het stedelijk weefsel. Het markeert daarbij deze belangrijke knoop in de stad. Het hoogteaccent is zo ver mogelijk naar het zuidwesten van de locatie geschoven om de schaduwwerking op de omringende bebouwing in de omgeving tot een minimum te beperken. Zie hiervoor de zonnestudie in paragraaf 3.3.2.

Op de plek van het inmiddels gesloopte silogebouw komt een bouwvolume terug, blok E. Daarmee wordt samen met het blok D in maat en schaal aansluiting gezocht bij de oorspronkelijke maat en schaal van het gebied op die plek. Naast het hoogteaccent neemt het project met de randbebouwing (blokken A en B) deels de richting van de Friese straatweg aan. Het plan houdt de oorspronkelijke verkavelingsrichting van het

vastgesteld

gebied zichtbaar. De blokken F en G zijn gelegen aan de kade langs het Reitdiep en bestaan uit grondgebonden kadewoningen.

De kade krijgt een openbaar karakter waarmee de kwaliteiten van het gebied zichtbaar en bereikbaar worden. Het belangrijke fietspad naar Vinkhuizen, het Donghornsterpad, doorsnijdt het plangebied en geeft vorm aan de levendigheid in de ruimtelijke samenhang.



Impressie inrichting fietspad

Aan beide zijden van het fietspad, tussen de bouwblokken, wordt geparkeerd op het maaiveld. De parkeerplaatsen worden op bepaalde punten overdekt in de vorm van een dek/loopbrug die wordt gebruikt als semi-openbare ruimte voor de bewoners.

De blokken krijgen een primaire ontsluiting en adressering aan de Friesestraatweg of aan de kade van het Reitdiep. De oriëntatie van de woningen is voor het grootste gedeelte van het plan gericht op de Friesestraatweg, het Reitdiep en het dek.

In het bestemmingsplan worden de contouren van het bouwplan overgenomen om daarmee de variatie in volumes alsook de kwaliteit van het plan te waarborgen. Om flexibiliteit tijdens de nadere uitwerking van het plan mogelijk te maken wordt enigszins een marge ingebouwd.

Onderstaande impressies geven een beeld van het plan.



Bron: Van Ringen Architecten



Bron: Van Ringen Architecten

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139



Bron: Van Ringen Architecten

3.3 Hoogbouw Effect Rapportage

Ter voldoening aan de gemeentelijke beleidsnota Hoogbouw in Groningen is het plan beoordeeld op:

1. de betekenis ervan voor het stadsbeeld en de stadsontwikkeling;
2. de effecten van het gebouw op zijn directe omgeving en in zichzelf.

3.3.1 De betekenis voor het stadsbeeld en de stadsontwikkeling

De Reitdiepzone is een gebied waar ontwikkelingen mogelijk en wenselijk zijn. Het is een door water en weg ingesloten strook, waar momenteel een vreemde mix van bedrijfs-, kantoor- en (oud-) industrie functies gevestigd zijn. Het is door deze onafhankelijke variatie, de rommelige uitstraling en de wisselende kwaliteit van de panden geen sterk gebied. De gemeente geeft onder andere in de Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone (april 2017) aan dat de zone één van de aangewezen plekken is voor woningbouw om in de groeiende vraag naar woningen in de stad te voorzien.

De zone wordt gezien als een kralensnoer, waar in tijd en beeld verschillende kralen (locaties) met een eigen kwaliteit tot ontwikkeling kunnen komen. Het plan Crossroads is de eerste locatie (in geografische zin) waarmee dit kralensnoer start (cq. eindigt). De locatie is een, voor de zone en stad belangrijke en herkenbare plek waar alle vormen van infrastructuur (weg, water spoor en fietsverbinding) bij elkaar komen en een belangrijke verbinding naar Vinkhuizen is gemaakt (dit verklaart de naam Crossroads). Het plan is hierdoor vanuit vele gezichtspunten en snelheden te bewonderen. Een hoogteaccent op het niveau van de stad is hier op zijn plek.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

3.3.2 De effecten op de omgeving en in zichzelf

De gebouwen reageren op de omgeving. De oriëntatie van de woningen is voor het grootste gedeelte van het plan gericht op de Friesestraatweg, het Reitdiep en het dek. Het plan wordt doorsneden door het fietspad richting Vinkhuizen. Aan beide zijden van het fietspad, tussen de bouwblokken, wordt geparkeerd op het maaiveld. De parkeerplaatsen worden op bepaalde punten overdekt in de vorm van een dek/loopbrug die wordt gebruikt als semi-openbare ruimte voor de bewoners. De kade langs het Reitdiep krijgt een openbaar karakter waarmee de kwaliteiten van het gebied zichtbaar en bereikbaar worden. Als in de loop der jaren 'de andere kralen van de ketting geregen zijn', zal langs het water een fraai fiets- en wandelpad ontstaan. Momenteel ligt het gehele terrein braak. Negatieve effecten op de natuur of ecologie zijn niet te verwachten.

Bezinning

Het hoogteaccent (blok C) is zo ver mogelijk naar het zuidwesten van de locatie geschoven. Hierdoor is de schaduwwerking op de omliggende bebouwing in de omgeving tot een minimum beperkt. In een zonnestudie is dit gevisualiseerd. De studie is opgenomen in Bijlage 1 Zonnestudie

Windklimaat in de openbare ruimte

Om na te gaan wat de invloed is van het gebouw op de windsnelheden in de omgeving, is het plan uitvoerig doorgerekend (conform NEN 8100). Het windklimaatrapport is als Bijlage 2 Windstudie bij deze toelichting gevoegd.

De modellen laten zien dat het plan een positieve invloed heeft op de windhinder in de omgeving; de hoogste snelheden komen straks bij de Marquanttoren niet meer voor. Windgevaar wordt hiermee rondom de Marquanttoren weggenomen. Voor een toekomstgerichte vergelijking is rekening gehouden met de geplande bebouwing van de Woldring-locatie. Aandachtspunten zijn de doorgangen tussen de gebouvvolumes binnen het plangebied en enkele hoeken met relatief hoge windsnelheden. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt nader onderzocht hoe de impact van dit windklimaat op het gebruik en beleving van de nieuwbouw beperkt kan worden.

Tevens is nagegaan of het project windgevaar oplevert voor de scheepvaart op het Reitdiep. Windgevaar kan zich voordoen bij lege binnenvaartschepen en recreatieschepen. Het effect van de nieuwbouw op de ACM-locatie op de omgeving, in het kader van windhinder voor de scheepvaart, is sterk afhankelijk van de heersende windrichting. Het resulterende windveld na voltooiing van de onderhavige nieuwbouw zal gelijkwaardig zijn aan hetgeen in de huidige situatie ervaren wordt op het Reitdiep. Hierbij treden op enkele locaties versnellingen van wind op, echter zijn deze hogere windsnelheden vergelijkbaar, in absolute snelheid en omvang van de zone waarin zij optreden, aan hetgeen ook reeds in de huidige situatie ervaren wordt. Hiermee treedt geen wezenlijke verslechtering van het windklimaat op het Reitdiep op.

Invloed op omliggende bebouwing

Uit de windhinderstudie en de zonnestudie blijkt dat het plan minimale invloed heeft op de omliggende bebouwing. De dichtstbij gelegen bestaande woonbebouwing betreft de Marquant toren. De toren ligt op een afstand van circa 70 meter van de grondgebonden kadewoningen. Hiertussen ligt het Reitdiep met aan beide zijden een kade en een fietspad. Op de naast gelegen Woldring-locatie is ook nieuwbouw voorzien. Hiervoor is bewust een opening in het blok aan de noordzijde gelaten. Hierdoor houdt de zuidwestgevel van het Woldring-project haar woonkwaliteit. Aan de andere kant van de ringweg staat de bebouwing veel verder weg en staat er begroeiing tussen. Het plan heeft aan die kant geringe invloed op de ruimtelijke omgeving.

vastgesteld

3.4 Verkeer en parkeren

Het bestaande wegennet, inclusief aansluiting op de ringweg, kan de voorgenomen ontwikkelingen aan de Reitdiepzone aan. Op dit moment sluit de parallelweg aan op de Friesestraatweg nabij het spoor. De Friesestraatweg sluit vervolgens gelijkvloers aan op de westelijke ringweg. Op dit moment sluit de ventweg Friesestraatweg gelijkvloers aan op de westelijke ringweg. Op de ventweg mag 50 km/h worden gereden. Momenteel loopt een voorverkenning naar het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de ring west. Die zal met zich meebrengen dat het deel van de Friesestraatweg ter plaatse van de blokken B/C in de toekomst een andere functie zal krijgen dan het deel ter hoogte van blok A. Ter hoogte van blok B/C blijft de Friesestraatweg de functie van gebiedsontsluitingsweg houden richting de binnenstad. Ter hoogte van blok A krijgt de Friesestraatweg een lokale functie, als woonstraat met 30km/h. De ontsluiting is zowel nu als met een eventuele gewijzigde ontsluiting in de toekomst goed ontsloten.

Fietsers en voetgangers kunnen de complexen benaderen via de ventweg Friesestraatweg langs de westelijke ringweg, het Donghornsterpad of de te realiseren openbare route langs het Reitdiep. De openbare route langs het Reitdiep heeft primair een functie voor voetgangers. De fietser kan er ook gebruik van maken, maar is er te gast. In de openbare ruimte zijn voorzieningen voor het stallen van fietsen. Daarnaast beschikt elke woning over een externe berging waarin fietsen geparkeerd kunnen worden.

Voor auto's is er voldoende parkeergelegenheid binnen het plan. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm. In Bijlage 3 is een notitie betreffende het parkeren opgenomen. De toegang naar de parkeervelden is zowel in de huidige situatie als in een veranderde toekomstige situatie met een ongelijkvloerse kruising ring west, goed geregeld.

3.5 Openbare ruimte

Het plan Crossroads kent meerdere 'gezichten' voor wat betreft de openbare ruimte. Aan de zijde van het Reitdiep krijgt de ruimte het karakter van een stedelijke kade.

Het deel van de ventweg Friesestraatweg ter hoogte van blok A wordt in de toekomst geherprofileerd: het trottoir wordt 2 meter verbreed en biedt ruimte voor enkele parkeervakken en laanbomen. De rijbaan wordt versmald van 7 naar 5 meter. Als gevolg van de aanpak van de ring west zal waarschijnlijk de verkeerskundige context van het plan veranderen. Daarbij draait het om een verschuiving van de plek waar ventweg en gebiedsontsluitingsweg op elkaar aantakken. Ook het exacte tracé van de gebiedsontsluitingsweg zal waarschijnlijk veranderen. Herinrichting van de ventweg en de gebiedsontsluiting hangt sterk samen met de aanpak ring west. Er zal waarschijnlijk eerst een tijdelijke situatie worden aangelegd.

Midden door het plangebied loopt een belangrijke interwijk fietsverbinding, van (binnen)stad naar Vinkhuizen. Deze wordt zorgvuldig ingepast in het plan.

3.5.1 Groenstructuur

Het plangebied ligt aan het Reitdiep, aan de Friesestraatweg en aan het spoor. Alle drie zijn doorgaande groen- en waterstructuren in de stad.

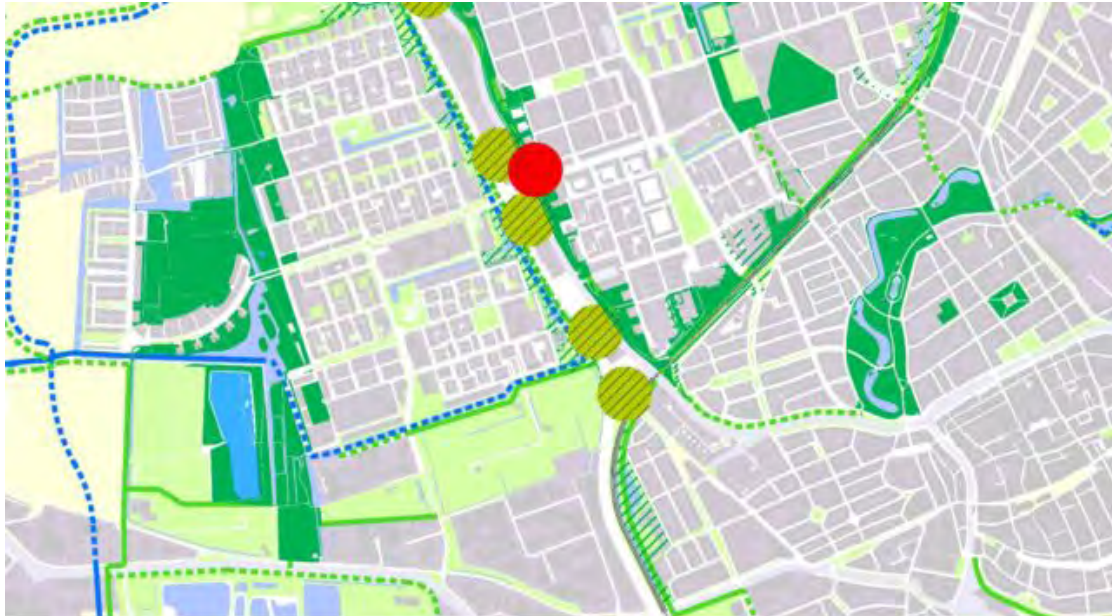
Langs het Reitdiep liggen de belangrijkste ecologische waarden aan de overzijde (oostzijde). Die is onderdeel van de stedelijke ecologische structuur. De westzijde, ter plaatse van Crossroads, niet. De oever van het Rietdiep wordt ter plaatse van Crossroads vormgegeven als harde kade, aansluitend op die ter plaatse van de Woldring-locatie.

De groene stip op onderstaande afbeelding van de SES (stedelijke ecologische structuur) betreft een knelpunt in de huidige verbinding Kostverloren - Vinkhuizen. Dit ligt niet op het Crossroads terrein, maar een stukje westelijker.

vastgesteld

De Friesestraatweg is in het bomenstructuurplan van de gemeente aangegeven als 'te versterken bomenlaan'. Ook daarin voorziet het plan Crossroads: op het trottoir wordt ruimte gereserveerd voor laanbomen.

Langs de fietsroute middendoor het plan, op de parkeerterreinen en op de overgang naar de Woldring-locatie wordt voorzien in groenvoorzieningen met een tuinachtig karakter.



Bron: Stedelijke ecologische structuur Groningen



Te realiseren groenstructuur in het plangebied, bron: InVraplus

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

3.5.2 Waterstructuur

Waterstructuur huidige situatie

Het deel van de rivier Reitdiep waaraan het plangebied zich bevindt is gelegen in het gebied van het waterschap Hunze en Aa's en maakt onderdeel uit van de Eemskanaal-Dollardboezem. Het heeft een peil van +0,53 m NAP. Het Reitdiep heeft een belangrijke aanvoerfunctie van water voor Oost-Groningen en Oost-Drenthe. In dit boezemwater moet er rekening mee worden gehouden dat de waterstand incidenteel (frequentie T=100) kan oplopen tot +1,50 m NAP. De oevers van het Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Het plangebied is gelegen in het gebied van Waterschap Noorderzijlvest.

Voor de kering(szone) gelden de volgende uitgangspunten:

- Bij een groene dijk is de kerende hoogte + 2,00 m NAP;
- Bij een harde kering is de kerende hoogte +1,80 m NAP.

Ten westen van het plangebied ligt in de wijk Vinkhuizen een vijver met een streefpeil van -0,93 m NAP. Deze watert, via een stuw en een gemaal, uiteindelijk af op het Hoendiep, dat onderdeel uitmaakt van de 3e schil van de Electraboezem.

In de Friesestraatweg ligt een Gemengd Water Afvoer (GWA) buis.

Waterstructuur toekomstige situatie

Omdat de maaiveldhoogten van het terrein beneden de maximaal berekende waterstand van +1.50 m NAP in Reitdiep liggen, is afvoeren naar het Reitdiep vanuit waterveiligheid geen optie.

In de toekomstige situatie wordt het regenwater afgevoerd via een nog aan te leggen hemelwaterafvoer buis. Deze voert af op het oppervlaktewatersysteem in de wijk Vinkhuizen.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

In het voorontwerp bestemmingsplan werd gesproken over in totaal 289 woningen. Door aanpassingen in het plan ten behoeve van het toevoegen van dove gevels is het aantal woningen gewijzigd in 292. De onderzoeken die als bijlage aan de toelichting zijn toegevoegd, zijn hier niet allemaal op aangepast omdat op basis van het ontwerpbestemmingsplan maximaal 300 woningen zijn toegestaan en de bouwblokstructuur niet wordt gewijzigd. De onderzoeken Bijlage 3 Notitie parkeren en Bijlage 4 Berekening HWA en DWA zijn wel aangepast. Voor Bijlage 7 Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder is een aanvullende notitie geschreven voor de 3 extra woningen (nieuw toegevoegd: Bijlage 8 Geluidsnotitie drie aanvullende woningen project Crossroads).

4.1 Duurzaamheid, energie en leefomgevingskwaliteit

Verwarming

De woningen worden zonder gasaansluiting uitgevoerd en voorzien van een duurzaam verwarmingssysteem.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Wettelijk kader

Bij gebiedsontwikkeling is 'een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten' van belang. Hierbij hanteert het Rijk de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De Ladder houdt in dat de toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Afweging

Stedelijke ontwikkeling

Voordat de Ladder van de duurzame verstedelijking wordt doorlopen, moet de vraag worden beantwoord of er wel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Artikel 1.1.1 Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Het doel van het plan is de realisatie van maximaal 300 nieuwe woningen op gronden waar zich in het verleden bedrijfsbebouwing bevond. Gezien de functiewijziging en het aantal woningen moet de vraag of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling bevestigend worden beantwoord.

Behoefte

Het woningbouwplan omvat een zeer divers en hoogwaardig woonprogramma dat bestaat uit maximaal 300 woningen. Het betreft 273 appartementen, variërend van volwaardige startersappartementen met een huurprijs die valt binnen de sociale huursector tot ruime appartementen in de vrije sector. Naast appartementen bestaat het plan ook uit 19 gezinswoningen gelegen aan de kade van het Reitdiep.

De nieuwbouw past binnen het regionale en gemeentelijke beleid zoals beschreven in paragraaf 2.2 Regionaal beleid en paragraaf 2.4 gemeentelijke beleid. Het bouwplan voorziet in de vraag naar dit type woningen. Gesteld kan worden dat het plan voorziet in een behoefte.

vastgesteld

Bestaand stedelijk gebied

Voor bestaand stedelijk gebied wordt de definitie uit het Bro aangehouden. Het begrip is daarin gedefinieerd als: bestaand stedelijk gebied: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur."

De ontwikkeling vindt plaats op gronden waar in het verleden bedrijfsbebouwing aanwezig was. De locatie bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en wordt middels herstructurering geschikt gemaakt voor de bouw van woningen. Het plan voldoet daarmee aan de Ladder.

Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden die in het kader van toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking relevant zijn. Het initiatief is dan ook in overeenstemming met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 Archeologie

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2021 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ).

Een deel van het plangebied is reeds onderzocht vanwege de ontwikkelingen aan de westzijde van het plangebied. De gemeentelijke archeologe heeft aangegeven dat op basis van dit onderzoek en de archeologische kaart van Groningen verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Ten aanzien van de ontwikkelingen in het plangebied treden geen belemmeringen op.

4.3 Ecologie

Stadsingenieurs Gemeente Groningen hebben een ecologisch onderzoek uitgevoerd (Flora en fauna rapport, ontwikkeling ACM locatie - 21-09-2017), deze is als Bijlage 5 Onderzoek ecologie opgenomen bij de toelichting. De volgende conclusies en aanbevelingen zijn uit het onderzoek naar voren gekomen.

Soortenbescherming

Ten aanzien van beschermde soorten kunnen de volgende knelpunten ontstaan:

- Broedvogels. Op het terrein kunnen broedvogels tot broeden komen. Indien het bouwrijp maken plaatsvindt tijdens het broedseizoen, kunnen broedvogels worden verstoord. Verstoring van broedvogels is binnen de Wet natuurbescherming niet toegestaan. Wel is het voorkomen van vestiging van broedvogels toegestaan. Bij voorkeur wordt het bouwrijp maken echter uitgevoerd buiten het broedseizoen.
- Vleermuizen. Het Reitdiep wordt gebruikt als vliegroute door vleermuizen. Verstoring van een vliegroute van vleermuizen is binnen de Wet natuurbescherming niet toegestaan. Verstoring dient daarom te worden voorkomen. Verlichting aan de waterzijde wordt bij voorkeur voorkomen en anders dient uitstraling tot op het wateroppervlak te worden voorkomen. Maatregelen hiertoe worden overlegd met een

vastgesteld

deskundige op het gebied van vleermuizen.

Knelpunten ten aanzien van andere zwaarder beschermde soorten kunnen worden uitgesloten. Opgemerkt dient te worden dat voor alle soorten, beschermd of niet, de zorgplicht van toepassing blijft.

Gebiedsbescherming

Door de ligging van de locatie ten opzichte van Natura 2000-gebieden of het NNN (voormalig EHS), kunnen negatieve effecten van de werkzaamheden op deze gebieden op voorhand worden uitgesloten. Door de binnenstedelijke locatie en de relatief beperkte omvang van het project kan een negatief effect door stikstofuitstoot ook worden uitgesloten.

4.4 Water

Beleid

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk', het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de Notities Water en Ruimte van de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's.

In onderstaande tabel is het waterbeleid van Europees tot lokaal niveau weergegeven.

	Europees	Nationaal	Regionaal	Lokaal
Waterkwaliteit	Kademrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)	Waterbeheersplann en waterschappen	Groninger Water- en rioleringsplan (GRP)
		Watervisie kabinet	Landschaps-ontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Structuurvisie
				Groenstructuurvisie
Waterkwantiteit		Commissie waterbeheer 21e eeuw (WB21)	Waterbeheersplann en waterschappen	
		Watervisie kabinet	Landschaps-ontwikkelingsplan Groningen (LOP)	
			Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)	Notities stedelijk water N7V / H&A	Groninger Water- en rioleringsplan (GRP)
		Wet gemeentelijke watertaken		Structuurvisie
		Watervisie kabinet		Groenstructuurvisie

Het beleid is vertaald in ambities voor de Gemeente Groningen. Na het maken van het eerste 'verbrede' GRP: het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP) is het water- en rioleringsbeheer in Groningen goed op orde, maar in de totale waterketen moet worden bespaard en het moet efficiënter. Daarbij is het denken over afval aan het veranderen. Afval is er eigenlijk niet meer. Vrijwel alles kan na bewerking opnieuw worden benut. Dit kan zijn voor energieproductie, maar in veel gevallen zijn er ook andere toepassingen mogelijk. Afvalwater bevat onder andere energie en voedingsstoffen die kunnen worden gebruikt in de landbouw. Maar naast deze stoffen bevat afvalwater ook stoffen die je niet in het milieu wilt hebben, zoals medicijnresten. Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe

vastgesteld

doelen, zoals het energiezuiniger maken van de afvalwaterketen, het sluiten van kringlopen door innovatie en het verbeteren van zuiveringsprocessen. Daarnaast blijven uiteraard de bestaande doelen voorop staan, zoals een water- en rioleringsstelsel dat de volksgezondheid waarborgt en waar de burger op kan vertrouwen. Samenwerking kan er voor zorgen dat zowel de bestaande als nieuwe doelen efficiënter en goedkoper kunnen worden bereikt.

Wateraspecten plangebied

In paragraaf 3.5.2 is beschreven wat de waterstructuur in de huidige situatie is en wat de waterstructuur in de toekomstige situatie is. Naast de inrichting van de waterstructuur zijn er nog een aantal andere aspecten waar rekening mee moet worden gehouden in het kader van het aspect water.

Riolering

Er moet worden uitgegaan van de aanleg van een gescheiden stelsel van de riolering. De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat het omringende watersysteem over voldoende berging- en afvoercapaciteit beschikt. Dit is gedaan door het uitvoeren van de berekeningen voor de HWA en DWA.

De hemelwaterafvoer (HWA) en droogweerafvoer (DWA) zijn berekend door InVraplus (rapport P347-01-05-rp01, 7 juni 2019, zie bijlage 4). Op dit moment wordt het water afgevoerd via een GWA-systeem dat parallel aan de Friesestraatweg loopt. Omdat de bestaande GWA-leiding in de toekomst wordt vervangen door een gescheiden systeem, is in het ontwerp (en in de berekeningen) alvast rekening gehouden met een gescheiden systeem, onder andere door uitleggers aan te brengen voor deze toekomstige aansluiting.

De volgende conclusies zijn uit de berekeningen naar voren gekomen.

HWA

De toe te passen mØ- en lijngoten zijn op basis van het ontwerp van de architect ontworpen. Met de ontwerphoogtes het voorstel voor type is de afvoercapaciteit berekend ten opzichte van de aanvoer van hemelwater bij bui 09 (een bui die eenmaal per vijf jaar voorkomt, Leidraad riolering, RIONED, d.d. vigerend). Ook de bijbehorende benodigde kolkafstanden zijn berekend, waarbij de eis van 100 m² per kolk met een maximale kolkafstand van 25,00 m gecheckt zijn. Dit wordt overgenomen in het definitief ontwerp.

Verder zijn er HWA-leidingen berekend en de diameters bepaald op basis van bui 09. De HWA van de daken en balustrades zijn meegenomen in het rapport van InVraplus en er is een inschatting gemaakt op welke leiding deze worden aangesloten. De precieze afvoerpunten dienen verder uitgewerkt te worden maar moeten zoveel mogelijk aan te sluiten op het voorstel in het rapport. Ook de kolken en zandvangputten met kolkleidingen zijn aangesloten op de HWA-leidingen zodat duidelijk is welk oppervlak op welke leiding is aangesloten. Bij kleine afwijkingen voor zowel bestrating als gebouwen/balustrades is dit geen probleem aangezien er nog een overcapaciteit in de berekeningen is meegenomen. Het HWA-systeem kan de piek afvoer van bui 09, een bui die eenmaal per vijf jaar voorkomt, verwerken zonder dat er water op straat komt.

Voor riolering dat in openbaar gebied komt te leggen geldt dat HWA-leidingen conform het rapport Civiel- en Cultuurtechnische Randvoorwaarden (deel: Algemeen, versie 2017-1, Stadsingenieurs gemeente Groningen, d.d. juni 2017) moeten uitgevoerd worden als PVC indien de diameter kleiner of gelijk is dan 400 mm. De HWA-leidingen dienen met een verhang van 1:1000 aangelegd worden. Ook de minimaal benodigde diameter van 250mm conform het rapport Civiel- en Cultuurtechnische Randvoorwaarden bij hoofdriolen is toegepast in de berekeningen.

DWA

vastgesteld

Naast het HWA-systeem is het DWA-systeem berekend. PVC-buizen van rond 250 – tot 315mm met een verhang van 1:200 voldoet aan de afvoercapaciteit en de minimaal benodigde gronddekking. Ook hierbij is vermeld welk gebouw op welke leiding is aangesloten.

Uit de berekeningen blijkt dat met het ontwerp zoals voorgesteld wat betreft het afvoersysteem, voldoende capaciteit aanwezig is.

Grondwater

Wat betreft grondwater wordt een minimale drooglegging voor woningen met kruipruimte geadviseerd van 1,30 m. Voor woningen zonder kruipruimte, gebiedsontsluitingswegen en groenstroken gelden andere ontwateringsdieptes. In een ruimtelijk plan kan een variërende drooglegging gerealiseerd worden in overleg met het waterschap.

Omdat er in het plangebied sprake is van een beperkende grondkwaliteit wordt een scheidingsfolie tussen deze beperkende grondkwaliteitslaag en het nieuw aan te brengen grond/zand aangebracht. Deze folie is waterdicht waardoor er voorkomen wordt dat de mindere kwaliteit grondwater in aanraking komt met het nieuw aan te brengen grond/zand en de kwaliteit van deze grond gehandhaafd blijft. Om het water dat via de tussenruimtes van de bestrating en groenvoorzieningen in het project wel te kunnen afvoeren, dient er drainage aangebracht te worden in het project. Hiervoor gelden voorwaarden zodat aan de ontwateringsdiepte eisen uit het rapport Civiel- en Cultuurtechnische Randvoorwaarden voldaan wordt (zie ook paragraaf 6.2 in bijlage 4).

Verharding

Een toename van verharding leidt tot snellere hemelwaterafvoer uit het plangebied en moet daarom in bepaalde gevallen gecompenseerd worden door (tijdelijke) waterberging te realiseren. De toekomstige inrichting van het plangebied bestaat voornamelijk uit verharding in de vorm van dakoppervlak en bestrating. Hierbij is nagenoeg, net als voorheen, geen ruimte voor oppervlaktewater. Ten opzichte van de huidige situatie is er geen sprake van toename van verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Kans wateroverlast

In de berekeningen die zijn uitgevoerd door InVraplus (zie bijlage 4) is uitgegaan van een zogenaamde bui 09. Dit is een bui die wat betreft hevigheid eenmaal per vijf jaar voorkomt. Het HWA-systeem voor het plangebied is ontworpen zodat er geen sprake is van wateroverlast bij een bui 09.

Hiermee wordt in elk geval voldaan aan het uitgangspunten die de gemeente hanteert voor het water- en rioleringsstelsel in het Groninger Water- en Rioleringsplan. Hierin wordt uitgegaan van een systeem dat zo is ontworpen dat het een bui die theoretisch eenmaal per twee jaar voorkomt, zonder hinder of overlast kan afvoeren (geen water op straat langer dan 15 minuten).

Voor een deel van het plangebied geldt dat wateroverlast bij zwaardere buien verwacht kan worden. Op de Wateroverlastkaart (Klimaat-effectatlas) is voor heel Nederland weergegeven wat de waterdiepte is bij kortdurende hevige neerslag (bij een bui die 1:100 jaar voorkomt en bij een bui die 1:1000 jaar voorkomt). Voor het noordwestelijk deel van het plangebied geldt dat de waterdiepte meer dan 30 cm is tijdens deze twee scenario's.



Waterdiepte bij kortdurende hevige neerslag (bui 1:1000 jaar)

Bron: Klimateffectatlas

Het HWA-stelsel is zo ontworpen dat het bestand is tegen klimaatverandering en extreme neerslag. Ten eerste wordt er door het aanbrengen van het HWA-stelsel (zonder putten meegenomen), er circa 112 m³ berging gecreëerd. Tijdens deze extreme bui valt er totaal op het terrein ca. 600 m³ water (uitgaand van 1 ha projectgebied). De vloerpeilen van de woningen liggen op N.A.P. +1,00m en N.A.P. +1,40m. Het binnenterrein, daar waar de parkeerplaatsen gepositioneerd zijn, liggen allemaal lager dan deze vloerpeilen van de woningen waardoor de berging in dit terrein gebruikt wordt.

Mocht ook deze berging, met name ter plaatse van de molgoten, lijngoten en helling van de parkeerplaatsen benut zijn, stroomt het water van het westelijk terrein (t.p.v. gebouw Woldering) via de toegangsweg richting de vele malen lager gelegen Friesestraatweg. Het oostelijk gelegen terrein kan, indien alle berging benut is tijdens de extreme bui, via het fietspad afwateren naar de Friesestraatweg. In beide gevallen ligt het terrein lager dan de woningen en ligt het binnenterrein lager dan de omgeving. In het ontwerp is er ook middels hoogteverschillen en hellingen ervoor gezorgd het hemelwater tijdens extreme neerslag niet inundeert in de woningen.

Overige waterhuishoudelijke maatregelen

Er wordt ruimschoots voldaan aan de doorleggingseis van de gemeente Groningen. Ten aanzien van de ontwateringsdiepte wordt eveneens voldaan door drainage en een afdekkende folie op voldoende diepte in het project te realiseren. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de binnenplaats, het gebied gelegen tussen de woningblokken, hoger ligt dan de omgeving. Ook liggen de woningen hoger dan deze binnenplaats. Hierdoor kan er bij extreme neerslag geen inundatie plaatsvinden.

Overleg waterschappen

Bij het voorliggende plan is in een vroegtijdig stadium overleg gezocht met waterbeheerders. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het waterschap

vastgesteld

Noorderzijvest. Omdat het plangebied naast het Reitdiep ligt dat onderdeel is van het beheergebied van waterschap Hunze en Aa's en omdat er in eerste instantie sprake was van afvoer van hemelwater op het Reitdiep, is overleg gevoerd met beide waterschappen over dit plan.

Het plan zoals het nu voorligt, met onder andere de uitwerking van het HWA- en DWA-systeem, is tot stand gekomen naar aanleiding van de overleggen die hebben plaatsgevonden.

Conclusie

Er bestaan vanwege de verschillende wateraspecten geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.5 Milieu

4.5.1 Vormvrije mer

In lijst D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn activiteiten opgenomen die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Wanneer de activiteiten onder de in kolom 2 van de lijst D opgenomen drempelwaarden blijven, moet het bevoegd gezag zich er nog steeds van vergewissen of de activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Een m.e.r.-beoordeling betekent dat er géén MER wordt opgesteld, tenzij er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het uitgangspunt is dus: 'Nee, tenzij....'

De 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectbeoordeling (85/337/EEG). Bijlage III noemt drie hoofdthema's:

1. de kenmerken van de activiteit (waaronder omvang, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen);
2. de plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu);
3. de kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde van grootte en waarschijnlijkheid van het effect).

Als gevolg van de meest recente wijziging van het Besluit m.e.r. op 21 april 2017 (in werking getreden op 7 juli 2017) geldt de verplichting om een meldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen.

Onderzoek

In onderdeel D 11.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn de drempelwaarden voor 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' opgenomen. De drempelwaarde is 2000 woningen of meer. De beoogde ontwikkeling uit voorliggend bestemmingsplan blijft naar schaal en omvang ruimschoots onder de drempelwaarden van de activiteiten zoals opgenomen in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.

De (milieu)onderzoeken in hoofdstuk 4 van het voorliggende bestemmingsplan bevatten de informatie zoals hierboven genoemd. Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu.

Conclusie

Voor voorliggend bestemmingsplan is in Bijlage 6 de meldnotitie m.e.r.-beoordeling opgenomen, waaruit blijkt dat het voor dit concrete plan niet nodig is om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

vastgesteld

4.5.2 Geluid

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de N370/WRW, de Friesestraatweg en de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Bij de realisatie van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen een geluidzone moeten de wettelijke grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht worden genomen. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB en die voor spoorweglawaai 55 dB. Indien een voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dan moet er onderzoek worden gedaan naar mogelijke bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Zijn maatregelen niet mogelijk, niet doelmatig en/of niet wenselijk, dan kunnen Burgemeester en Wethouders ontheffing van de voorkeursgrenswaarde verlenen en binnen voorwaarden hogere waarden vaststellen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting tot aan de maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Akoestisch onderzoek

Veel woningen in het plangebied komen bloot te staan aan een geluidbelasting vanwege wegverkeers- en/of spoorweglawaai die hoger is dan de voorkeursgrenswaarden van 48 dB respectievelijk 55 dB. Derhalve is onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de toekomstige woningen in het plangebied vanwege wegverkeers- en spoorweglawaai en naar eventuele maatregelen om de geluidbelasting te beperken. Zie hiervoor het *"Rapport: 20181274-02 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en spoorweglawaai Project Crossroads te Groningen, datum 30-01-2019"* van het Ingenieursbureau Spreen. Het rapport is als Bijlage 7 Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder bij deze toelichting opgenomen. Aanvullend op dit rapport is een geluidsnotitie voor drie aanvullende woningen opgesteld, deze notitie is opgenomen in Bijlage 8 Geluidsnotitie drie aanvullende woningen project Crossroads

Geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de N370/WRW en de Friesestraatweg. Weliswaar ligt het plangebied Crossroads ook binnen de geluidzone van de ventweg langs de N370/WRW. Maar op de ventweg zal een maximum snelheid worden ingevoerd van 30 km/u waardoor deze weg niet meer valt onder de werking van de Wet geluidhinder.

In mei 2019 is de N370/WRW voorzien van stil asfalt (type SMANL8G+) met een geluidreductie van gemiddeld circa 2 dB over de totale levensduur van het wegdek. Hiermee is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek.

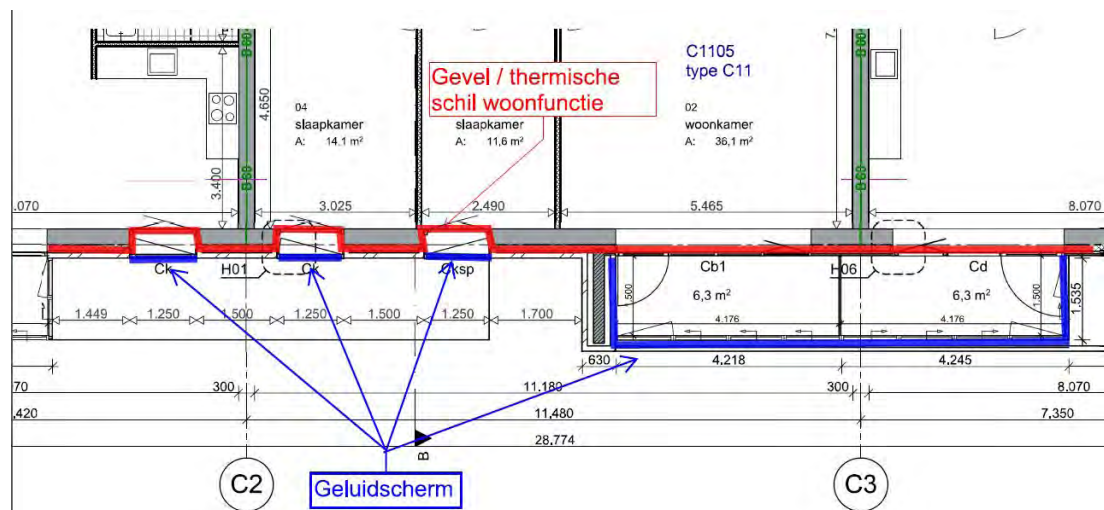
De geluidbelasting ten gevolge van de N370 bedraagt op 56 woningen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet meer dan de grenswaarde van 53 dB. Voor deze woningen kan een hogere waarde worden vastgesteld.

De geluidbelasting op één of meer gevels van 147 woningen bedraagt meer dan grenswaarde van 53 dB. Deze gevels dienen te worden uitgevoerd als zogenaamde "dove" gevels (zie rapport 20181274-02).

Van deze woningen hebben 20 woningen tevens een gevel met een geluidbelasting van 49- 53 dB, waarvoor ook een hogere waarde kan worden vastgesteld. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn in het rapport 20181274-02 bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Deze overweging is tevens van toepassing op de drie aanvullende woningen.

De geluidbelasting ten gevolge van de Friesestraatweg bedraagt op 102 woningen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar niet meer dan de grenswaarde van 63 dB. Voor deze woningen kan een hogere waarde worden vastgesteld. Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn in het rapport 20181274-02 bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Deze overweging is tevens van toepassing op de drie aanvullende woningen.

vastgesteld



Uitwerking gevels met geluidafschermende en -dempende constructies

Geluidbelasting vanwege de spoorlijn Groningen-Sauwerd

Het plangebied Crossroads ligt binnen de geluidzone van de spoorlijn Groningen-Sauwerd. De geluidbelasting vanwege de spoorlijn is bepaald op basis van het hiervoor geldende geluidproductieplafond. De geluidbelasting ten gevolge van de Spoorlijn Groningen – Sauwerd bedraagt op 179 woningen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar niet meer dan de grenswaarde van 68 dB.

Voor deze woningen kan een hogere waarde worden vastgesteld, omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn in het rapport 20181274-02 bron- en overdrachtsmaatregelen overwogen. Deze overweging is tevens van toepassing op de drie aanvullende woningen.

Besluit Wet geluidhinder ten behoeve van dit bestemmingsplan

Om de nieuwbouw van woningen in het plangebied Crossroads mogelijk te maken, zijn op basis van de Wet geluidhinder voor veel toekomstige woningen in het plangebied hogere waarden vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeers- en/of spoorweglawaai. Het '*ontwerp-besluit hogere grenswaarden geluid ten behoeve van het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan Crossroads)*' gaat gelijktijdig ter inzage met het ontwerp bestemmingsplan. In dit besluit is onder meer vastgelegd welke gevels moeten worden voorzien van geluidafschermende en/of -dempende constructies. Deze constructies moeten in stand blijven zolang dat nodig is om overschrijding van de vastgestelde hogere waarden te voorkomen.

Dit besluit bevat tevens waarborgen voor een goed akoestisch binnenklimaat. De woningen/gevels waarvoor een hogere waarde is vastgesteld vanwege wegverkeerslawaai en/of spoorweglawaai moeten zo nodig van extra geluidwering worden voorzien om te voorkomen dat de geluidbelasting in een geluidgevoelig vertrek hoger kan worden dan 33 dB vanwege wegverkeers- en/of spoorweglawaai. Hierbij dient te worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle relevante wegen (zonder aftrek op grond van de Wet geluidhinder artikel 110f en met inbegrip van 30 km/wegen) en de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Eén en ander is per woning en gevel uitgewerkt en vastgelegd in het '*Ontwerp-besluit hogere grenswaarden geluid ten behoeve van het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 (plan Crossroads)*'.

vastgesteld

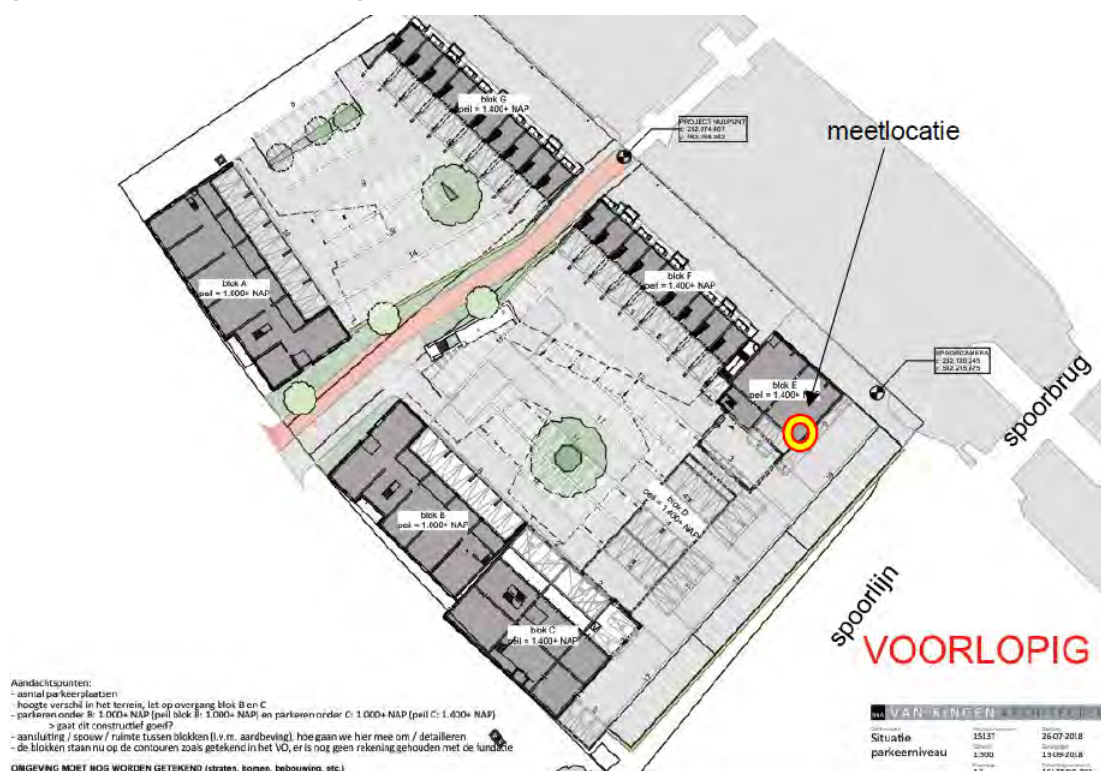
gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

4.5.3 Trillingen

Voor het plan zijn trillingsmetingen uitgevoerd vanwege de relatief korte afstand van het plangebied tot de spoorweg Groningen - Delfzijl/Roodeschool. Het trillingsonderzoek is uitgevoerd in verband met de ter plaatse mogelijk optredende spoortrillingen. De te verwachten trillingsniveaus zijn getoetst aan de grenswaarden als gegeven in de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn 'Trillingen deel B – Hinder voor personen in gebouwen'.

Dit onderzoek is uitgevoerd en vastgelegd in het rapport "Crossroads Groningen - onderzoek aanwezige trillingsniveaus, rapport 21710278.R02, datum 16 mei 2019" van het adviesbureau Noorman Bouw- en milieu-advies. Het rapport is als Bijlage 9 Onderzoek aanwezige trillingsniveaus bij deze toelichting opgenomen.

Gemeten zijn de op maaiveldniveau optredende trillingsniveaus (bodemtrillingen) ter plaatse van het toekomstige bouwblok E. Gelet op de situatie wordt dit bouwblok het hoogst belast door spoortrillingen.



Afbeelding uit rapport trillingsniveaus met weergave meetpunt

(Bron: Noorman Bouw- en milieuadvies)

Uit het onderzoek blijkt het volgende. De middels meting vastgestelde trillingsniveaus voldoen aan de streefwaarden als gegeven in de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn 'Trillingen deel B – Hinder voor personen in gebouwen'.

De bebouwing wordt op palen gefundeerd en uitgevoerd met een stijve betonnen draagconstructie. Ook de vloeren worden in beton uitgevoerd. Door de wijze van fundering en de aard van de draagconstructie en vloeren treedt er bij de overdracht van trillingen tussen de bodem en het gebouw een verdere verzwakking van de trillingssterkte op. Verwacht wordt dat de binnen de woningen/appartementen optredende trillingen eveneens voldoen aan streefwaarden als gegeven in de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn 'Trillingen deel B – Hinder voor personen in gebouwen'.

Dit betekent, dat er vanwege trillingen geen belemmering is voor het vaststellen van het

vastgesteld

bestemmingsplan.

4.5.4 Luchtkwaliteit

De Wet Milieubeheer geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Een groot deel van de luchtverontreiniging in Groningen wordt van elders aangevoerd met de wind. Dit geldt vooral voor fijn stof. Met name voor NO₂ komen langs drukke wegen verhoogde concentraties voor.

Het '*Verslag luchtkwaliteit 2016 gemeente Groningen*' geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in Groningen. Op de bijbehorende luchtkwaliteitskaart is per locatie/weg aan de hand van kleuren te zien wat de concentratie van luchtverontreiniging is. Het verslag en de kaart zijn gebaseerd op meetgegevens van het RIVM en op gedetailleerde modelberekeningen (conform het Besluit Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Het verslag en de luchtkwaliteitskaart staan op internet. Hierbij kan ook per woning kan worden ingezoomd om de plaatselijke concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) af te lezen.

Zie: <https://gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteitskaart>

Uit het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart 2016 blijkt, dat in Groningen overal ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook komen in Groningen geen situaties voor die uit oogpunt van gezondheid als 'onvoldoende' moeten worden beoordeeld. Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.5.5 Externe Veiligheid (transport, bedrijven/instellingen en buisleidingen)

De Omgevingsdienst Groningen heeft een externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Friesestraatweg 139 Groningen. Hiervoor zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van risicovolle inrichtingen, risicovolle transportassen en risicovolle transportleidingen beoordeeld. De belangrijkste constatering en te nemen maatregelen voor de verantwoording van het groepsrisico kunnen als volgt worden samengevat.

- In en in de nabijheid van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en geen risicovolle transportleidingen gelegen waarvan het invloedsgebied reikt tot over het plangebied;
- De spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd kent ter hoogte van het plangebied, volgens het Basisnet, een plaatsgebonden risicocontour 10-6 van 5 meter. De plaatsgebonden risicocontour reikt niet tot het plangebied. Hierdoor is dit aspect niet relevant;
- De spoorlijn is gelegen op een afstand van 30 meter afstand van de bebouwing. Het plasbrandaandachtsgebied reikt niet tot de bebouwing. Hierdoor is dit aspect niet relevant;
- De spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd heeft een invloedsgebied van 4000 meter en ligt over het plangebied;
- De provinciale weg N370 kent ter hoogte van het plangebied, volgens de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016, een plaatsgebonden risicocontour 10-6 van 12 meter. De vastgestelde veiligheidszone 1 provinciale wegen (PRmax) voor de provinciale weg N370 is niet van toepassing;
- De locatie van woonblok A aan de Friesestraatweg 139 Groningen, op de voormalige ACM-locatie, is gelegen binnen 30 meter zone van de provinciale weg N370. Echter het betreft geen object voor minder zelfredzame personen. Bij het herbestemmen van het perceel dient in de planregels te worden opgenomen dat in het object geen minder zelfredzame personen zullen worden gehuisvest;
- Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de provinciale weg N370 geldt een veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen van 880 meter. De veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen voor de provinciale weg N370 is gelegen over het

vastgesteld

plangebied.

Groepsrisico

- Het berekende groepsrisico voor de provinciale weg N370 en de spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd, ter hoogte van het plangebied, is gelegen onder de oriënterende waarde;
- Voor de toekomstige situatie geldt dat het groepsrisico, door invulling van wooneenheden aan de Friesestraatweg 139 te Groningen met 696 personen, voor de provinciale weg N370 en de spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd toeneemt maar onder de oriënterende waarde ligt.

Het volledige onderzoek externe veiligheid is als Bijlage 10 Externe veiligheidstoets Omgevingsdienst bij de toelichting opgenomen.

Advies Brandweer

Uit de beoordeling van het onderliggende plan adviseert de Veiligheidsregio Groningen:

- om tussen het spoor en plasbrandmuur een 'badkuip' principe te realiseren. Hiermee wordt voorkomen dat een plas met brandende vloeistof de mogelijkheid krijgt om op de provinciale weg of in het Reitdiep te stromen;
- de verharde kade langs het Reitdiep verder richting het spoor door te trekken;
- de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen aan de oostzijde van het plangebied te borgen aan de hand van de handleiding 'Bereikbaarheid en bluswatervoorziening regio Groningen B&B';
- aan de oost- en westzijde van het plangebied voldoende bluswatervoorzieningen te treffen, in nader afstemming met de brandweer;
- positie van de droge buisleidingen in de woonblokken af te stemmen met de locatie van de ondergrondse brandkranen;
- het realiseren van opstelplaatsen langs de Reitdiep en deze ook als zodanig te registreren;
- om de aanwezige mechanische ventilatie handmatig uit te kunnen schakelen;
- de vluchtroutes van de woonblokken niet aan de zijde van een risicobron te realiseren;
- de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS maar ook op een andere wijze te alarmeren (NL-Alert, televisie, radio, geluidswagen, enz.).

Het volledige advies van de Brandweer is als Bijlage 11 Externe veiligheid advies brandweer bij de toelichting gevoegd.

4.5.6 Bodem

Er zijn diverse bodemonderzoeken binnen het plangebied uitgevoerd. Ter plaatse is de actuele bodemkwaliteit vastgesteld in het kader van de voorgenomen herontwikkeling van het plangebied. Tijdens de onderzoeken zijn twee afzonderlijke bodemverontreinigingen aangetroffen:

- Terrein. Immobiele verontreiniging (geen verspreidingsrisico's) met zware metalen en PAK's.
- Ondergrondse gasolietank. Mobiele verontreiniging (verspreidingsrisico's) met minerale olie en vluchtige aromaten.

Terrein

Ter plaatse van het terrein zijn in de grond sterk verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK's aangetroffen. De aangetroffen verontreinigingen zijn vermoedelijk te relateren aan de bijmenging met puin op nagenoeg de gehele locatie, tot circa 2,0 meter diepte. Daarnaast is tijdens de onderzoeken op een groot deel van het terrein onder het maaiveld een betonplaat aangetroffen.

Naast een betonplaat zijn ook funderingsbalken en (funderings)muren aangetroffen. Op basis van de sterk verhoogd gemeten gehalten blijkt er sprake te zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging op nagenoeg het gehele terrein. Het is wettelijk

vastgesteld

toegestaan en vanuit veiligheidsoverwegingen verantwoord om de verontreiniging middels een aaneengesloten verharding af te dekken. Dit kan zowel met een gebouw, bestrating en/of "schone" leeflaag (functiegericht saneren). Het is niet noodzakelijk en verplicht (a) de verontreinigde grond van de locatie af te voeren bij nieuwbouw. Het zogenaamde functiegericht saneren is gebruikelijk bij nieuwbouw op verontreinigde locaties.

De beschreven werkzaamheden worden als sanerende handeling gezien, daarom moet er een saneringsplan bij het bevoegd gezag (gemeente Groningen) worden ingediend en goedgekeurd.

Voormalige tanklocatie

Er is een actualiserend onderzoek gedaan naar de mate en omvang van de bodemverontreiniging met minerale olie in de bodem. Daarnaast is het zware metalenverontreiniging in het grondwater nader bekeken. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in het Eindrapport nader bodemonderzoek voormalige tanklocatie, Friesestraatweg 139 te Groningen, dat als bijlage 24 bij de toelichting is opgenomen.

Ter plaatse van de tanklocatie zijn op basis van de verontreinigingssituatie meerdere gevallen van

bodemverontreiniging aangetroffen, waaronder:

- Geval 1a: Minerale olieverontreiniging in de bodem. De verontreiniging met oliehoudende producten is te relateren aan de voormalige gasolietank. Gezien het feit dat met betrekking tot het betreffende geval meer dan 25 m³ grond en 100 m³ grondwater (bodenvolume) verontreinigd is minerale olie boven de interventiewaarde (namelijk circa 525 m³ grond en 500 m³ grondwater), is hier sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Geval 1b: Zware metalen verontreiniging (zink en lood) in het grondwater. De sterke lood- en zinkverontreiniging is lokaal aanwezig in het grondwater en vermoedelijk te relateren aan de puinhoudende laag rondom de tanklocatie. Gezien het feit dat met betrekking tot het betreffende geval meer dan 100 m³ grondwater (bodenvolume) verontreinigd is met minerale olie boven de interventiewaarde (namelijk minimaal 1.350 m³ grondwater), is hier sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De bodemverontreiniging dient vanwege de ontwikkeling op korte termijn (binnen de termijn van spoedeisendheid) worden gesaneerd, waarbij de eventuele actuele risico's worden weg genomen. Voor aanvang van de sanering moet er een saneringsplan bij het bevoegd gezag (gemeente Groningen) worden ingediend en goedgekeurd. Initiatiefnemer is inmiddels in bezit van een goedgekeurd saneringsplan. In verband met de efficiëntie kan ervoor worden gekozen de twee afzonderlijke bodemverontreinigingen te combineren in één saneringsplan.

Alle bodemonderzoeken zijn als bijlage 12 tot en met 24 bij de toelichting opgenomen.

4.5.7 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen geen zware leidingen (meer) die de ruimtelijke ontwikkeling kunnen frustreren. In het kader van de omgevingsaanraag voor de nieuwbouw zal de gebruikelijke klic-melding worden gedaan.

4.5.8 Bedrijven en milieuzonering

Wettelijk kader

Milieuaspecten worden geregeld via de daartoe geëigende wetgeving, maar daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, moet met deze aspecten rekening te worden gehouden. Het gaat dan om de situering van milieugevoelige objecten ten opzichte van milieuhinderlijke elementen. De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Naast het

vastgesteld

omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging.

Afweging

Het project betreft de bouw van milieugevoelige objecten in de vorm van woningen. In de omgeving van het plangebied bevinden zich milieuhinderlijke functies in de vorm van onder meer een school, een kerk, kantoren en de westelijke ringweg en het spoor. Aan de oostzijde van de spoorlijn is een bedrijfsbestemming aanwezig. Hier was 'Tuin in de stad' gevestigd, momenteel wordt hier gewerkt aan het realiseren van woningen. De omgeving van het plangebied kan aangemerkt worden als een gemengd gebied.

Gezien de aard van de omgeving en de afstand van de toekomstige woningen tot de omliggende milieuhinderlijke functies, kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de richtafstanden.

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het project.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee kunnen met direct recht omgevingsvergunningen worden verleend. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale verbeelding is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd, en bezit een meetfunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via het internet (gemeente.groningen.nl/projecten-en-bestemmingsplannen alsook www.ruimtelijkeplannen.nl). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:1000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart). De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande (bestemmings)plannen. Deze worden geheel of gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

Nr.	(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
NL.Imro.001400000443 PCFrstrReitdiep	Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/ Reitdiep	25-11-2009	

5.3 Toelichting op de artikelen

5.3.1 Artikelsgewijze toelichting

Inleidende regels

De artikelen 1 tot en met 3 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen.

Bestemmingsregels

Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer omvat de verkeersbestemming, met inbegrip van de kade langs vastgesteld

het Reitdiep.

Artikel 5 Wonen

Dit is de hoofdbestemming van het plangebied. In de bestemmingsomschrijving is aangegeven dat er maximaal 300 woningen zijn toegestaan (n.b. het bouwplan voor het project Crossroads omvat 292 woningen). Om het maximum aantal van 300 woningen te kunnen realiseren, moet worden voldaan aan de parkeernormen van de gemeente Groningen. De bebouwing moet in het bouwvlak worden gerealiseerd, de maximum bouwhoogten zijn aangegeven op de verbeelding.

De minimum gebruiksoppervlakte (dat is alleen de ruimte die voor het wonen wordt gebruikt, dus zonder bergingen e.d.) van de woningen moet minimaal 50 m² bedragen, met uitzondering van maximaal 120 woningen met een minimum gebruiksoppervlakte tussen 40 m² en 50 m² en 5 woningen met een minimum gebruiksoppervlakte tussen 30 m² en 40 m².

In de bouwregels zijn ook specifieke regels opgenomen in verband met bouwkundige maatregelen vanwege de geluidsbelasting. Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' moeten de gevels van de gebouwen als dove of slechthorende gevel worden uitgevoerd en in stand gehouden. In de betreffende regel zijn ook een aantal voorwaarden opgenomen voor de uitvoering.

De interwijk-fietsverbinding, van de (binnen)stad naar Vinkhuizen, gaat dwars door het plangebied en is aangegeven met de aanduiding 'verkeer'. De ligging van het fietspad is globaal aangegeven en bij de uitvoering kan van de globale ligging worden afgeweken.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

De gronden die onder deze dubbelbestemming vallen, zijn medebestemd voor waterkerende voorzieningen in verband met het aanliggende Reitdiep.

Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt in een omgevingsvergunningstoets en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Parkeren

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde functie. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Groningen die op het moment van aanvragen van de vergunning gelden. De verwijzing naar deze beleidsregels is toegestaan op grond van artikel 3.1.2 tweede lid onder a. van het Besluit ruimtelijke ordening. In principe dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien. Voor gevallen waarin dit door bijzondere omstandigheden redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd, of wanneer elders aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders gebruik maken van de opgenomen afwijkmogelijkheid.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat de gebruiksregels die op alle bestemmingen van toepassing zijn.

In het voorliggend bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen toegestaan. Reden is, dat de burgemeester en het college van burgemeester en wethouders, de raad gehoord, hebben besloten seksinrichtingen te concentreren in één concentratiegebied binnen de Diepenring en in de tippelzone. Daarbuiten wordt vestiging van prostitutie-inrichtingen tegengegaan. Het gemeentelijk beleid heeft onder meer ten doel om het woon- en

vastgesteld

leefklimaat te beschermen. De strijdigheid met de woonfunctie ontstaat door de ruimtelijke uitstraling door bijvoorbeeld aanstootgevende of storende uiterlijke kentekenen, en/of door de mogelijke verkeers- en parkeeroverlast.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat de aanduiding van de 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'. In deze zone is de bouw van nieuwe kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven niet toegestaan.

Het is verboden om de gronden ter plaatse van deze aanduiding te gebruiken voor een object voor langdurig verblijf van verminderd zelfredzame personen (bijvoorbeeld: verpleegtehuizen, kinderdagverblijven).

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat enkele afwijkingsbepalingen, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing zijn. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 12 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 13 Slotregel

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

5.3.2 Toelichting regeling van vrije beroepsactiviteiten en bedrijfsmatige activiteiten in en bij woningen

De begrippen aan huis verbonden beroep en vrij beroep worden vaak, en ook hier, synoniem gebruikt. Het voorliggend bestemmingsplan biedt de mogelijkheid aan huis verbonden beroepen -met behoud van de woonfunctie- uit te oefenen *in een woning en de daarbij behorende aangebouwde bijbehorende bouwwerken*.

In het algemeen is het verboden om, indien aan gronden en bouwwerken een woonbestemming of -functie is gegeven, deze te gebruiken op een wijze of tot een doel in strijd met de woonbestemming. Een ander gebruik dan wonen is niet toegestaan. In de jurisprudentie is echter bepaald dat het vestigen van een vrij beroep niet in strijd is met de woonbestemming, tenzij het bestemmingsplan het tegendeel bepaalt en het beroep door de bewoner van het pand wordt uitgeoefend, waarbij het woonhuis in overwegende mate de woonfunctie behoudt en de uitoefening van het beroep een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft, die met de woonfunctie in overeenstemming is. Het gaat veelal om een *eenpersoonsberoep*.

Op grond van de definitie van aan huis verbonden beroepen in dit bestemmingsplan zijn de betreffende activiteiten (onder voorwaarden, zie hierna) in overeenstemming met de functie wonen. Voor dergelijke activiteiten in een woning en/ of de daarbij behorende aangebouwde bijbehorende bouwwerken is geen afwijking bij een omgevingsvergunning nodig.

Of een bepaald gebruik in overeenstemming is met de functie woondoeleinden wordt beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- a. de aard van het gebruik
- b. de omvang van het gebruik
- c. de intensiteit van het gebruik

vastgesteld

Ad a. Bij de 'aard' van het gebruik kan men denken aan een beroep welke naar zijn aard (ernstige) hinder voor zijn omgeving oplevert, of welke naar zijn aard grote verkeersproblemen zal opleveren. Het gebruik mag immers geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer. Het mag evenmin een onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

Ad b. Bij de 'omvang' van het gebruik is relevant of het gebruik meerdere ruimten of gebouwen in beslag neemt, welk gedeelte van het gebouw door het gebruik in beslag wordt genomen, hoeveel vierkante meter het gebruik in beslag neemt.

Ad c. Bij de 'intensiteit' van het gebruik kan worden gedacht aan frequent of incidenteel gebruik.

Als nu blijkt dat het gebruik aldus een uitstraling heeft welke niet te rijmen valt met de gelegde woonbestemming, dan is het gebruik strijdig met de woonbestemming (zie ARRvS, AB 1993/163).

Onder een 'vrije beroepsbeoefenaar' wordt verstaan: 'iemand die wordt gevraagd om zijn individuele, persoonlijke kwaliteiten, die in het algemeen op artistiek of academisch/HBO-niveau liggen'. In de praktijk is het onderscheid moeilijk aan te geven. Bij vrije beroepen valt te denken aan: advocaat, accountant-administratieconsulent, alternatieve genezer, belastingconsulent, bouwkundig architect, dierenarts, fysiotherapeut, gerechtsdeurwaarder, huidtherapeut, huisarts, interieurarchitect, juridisch adviseur, kunstenaar, logopedist, makelaar, medisch specialist, notaris, oefentherapeut, Cesar/Mensendieck, organisatieadviseur, orthopedagoog, psycholoog, raadgevend adviseur, redacteur, registeraccountant, stedenbouwkundige, tandarts, tandarts-specialist, (al dan niet beëdigd) tolkvertaler, tuin- en landschapsarchitect, verloskundige.

Kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten

Overige activiteiten, die niet vallen onder de aan huis verbonden beroepen, maar in bepaalde gevallen wel daarmee gelijk te stellen zijn, worden aangemerkt als beroeps- en/of bedrijfsmatige activiteiten, die niet rechtstreeks passen binnen de woonbestemming. Zij zijn daarom niet bij recht toegestaan in dit plan.

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg

6.1 Participatie

Op 13 juli 2016 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. De doelstelling van de inloopavond was om omwonenden / belanghebbenden inzicht te bieden in en te reageren op de plannen voor de voorgenomen ontwikkelingen.

De reacties op de plannen waren erg wisselend. Sommige bezoekers zagen het plan als een grote bedreiging voor uitzicht, zonlicht en dergelijke. Andere bezoekers vonden het plan geweldig en een hele verbetering ten opzichte van wat er stond en een boost voor de Reitdiepzone. Het volledige verslag is als Bijlage 25 Verslag inloopavond 13 juli 2016 bij de toelichting gevoegd.

De plannen zijn, mede naar aanleiding van de reacties van de omwonenden en belanghebbenden, aangepast. Het aangepaste ontwerp is tijdens een informatieavond op 23 mei 2018 gepresenteerd en toegelicht. De reacties op de plannen waren over het algemeen positief. Het volledige verslag is als Bijlage 26 Verslag inloopavond 23 mei 2018 toegevoegd.

6.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Friesestraatweg 139 plan Crossroads' heeft in het kader van de inspraak 4 weken ter inzage gelegen: van 21 maart tot en met 17 april 2019.

Er zijn naar aanleiding van deze terinzagelegging 5 inspraakreacties ingediend.

6.3 Overleg

In het kader van het wettelijke vooroverleg wordt het voorontwerpbestemmingsplan naar de overlegpartners verzonden. Er zijn 5 overlegreacties binnengekomen.

De inspraak- en overlegreacties zijn, voorzien van een gemeentelijke reactie, opgenomen in de 'Nota inspraak en overleg' die als Bijlage 27 bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 139

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 heeft betrekking op een reeds bebouwd deel van de gemeente, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief worden overgelaten. Nagegaan is of het op basis van de Wet ruimtelijke ordening en de daarin opgenomen regeling omtrent grondexploitatie noodzakelijk is een exploitatieplan aan het bestemmingsplan toe te voegen. Een dergelijk plan wordt tezamen met het bestemmingplan door de raad vastgesteld en bevat een verantwoording van de wijze waarop de kosten van een ontwikkeling verzekerd zijn. Daarnaast kan een exploitatieplan inrichtingseisen voor de ontwikkeling bevatten. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig als een exploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar of als sprake is van een zogenaamde anterieure overeenkomst over kostenverhaal. In dit bestemmingsplan gaat het om de ontwikkeling van woningbouw zoals beschreven in hoofdstuk 3. Er is een zogenaamde anterieure overeenkomst voor deze ontwikkeling gesloten, waarin de kosten welke de gemeente maakt voor het begeleiden en toetsen van de door de ontwikkelaar gemaakte plannen en het uitvoeren van de taken door de gemeente in het kader van de Wro voor rekening van de ontwikkelaar worden gelaten. De betreffende overeenkomst voorziet in een adequaat kostenverhaal. Het opstellen van een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst is daarmee niet noodzakelijk.

Gemeente Groningen

Gedempte Zuiderdiep 98
Postbus 7081
9701 JB Groningen
050 367 81 11