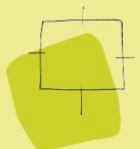


Omgevingsvergunning Festivallocatie Reitdiephaven  
Groningen



**BügelHajema**

Ruimte voor de leefomgeving



Ruimtelijke onderbouwing

# **Omgevingsvergunning Festivallocatie Reitdiephaven Groningen**

15-03-2023

## Inhoudsopgave

<b>Ruimtelijke onderbouwing</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Begrenzing projectgebied	7
1.3 Geldend bestemmingsplan en afwijking	7
1.4 Leeswijzer	10
<b>Hoofdstuk 2 Beleidskader</b>	<b>11</b>
2.1 Rijksbeleid	11
2.2 Provinciaal beleid	12
2.3 Regionaal beleid	13
2.4 Gemeentelijk beleid	14
<b>Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling</b>	<b>17</b>
3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur	17
3.2 Bouwplan	17
3.3 Verkeer en parkeren	18
<b>Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden/omgevingsaspecten</b>	<b>21</b>
4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	21
4.2 Duurzaamheid, energie en leefomgevingskwaliteit	22
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	22
4.4 Ecologie	23
4.5 Water	24
4.6 Milieu	27
4.7 M.e.r.-beoordeling	35
<b>Hoofdstuk 5 Participatie, inspraak en overleg</b>	<b>37</b>
5.1 Participatie	37
5.2 Overleg	37
<b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid/exploitatie</b>	<b>39</b>



## **Ruimtelijke onderbouwing**



## Hoofdstuk 1 Inleiding

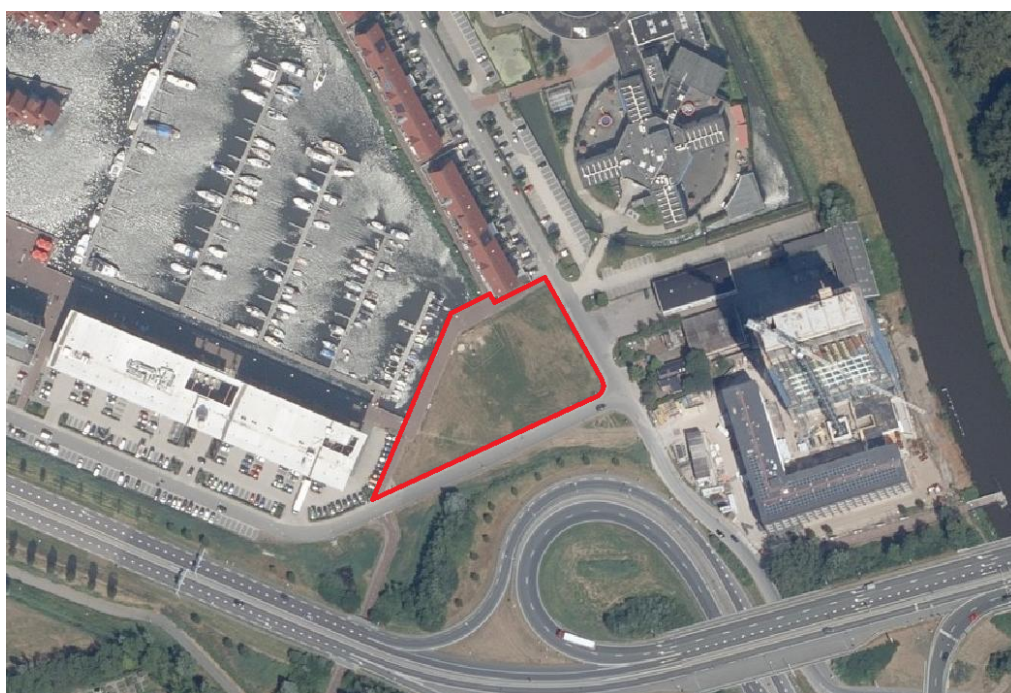
### 1.1 Aanleiding en doel

Aan de zuidoostzijde van de Reitdiephaven in Groningen bevindt zich een onbebouwd perceel met de bestemming 'Horeca', waar de geldende bouw- en gebruiksmogelijkheden nog niet zijn benut. De initiatiefnemer is van plan om er bebouwing met 86 appartementen en horeca- en maatschappelijke functies te realiseren.

Het gewenste gebruik van het perceel past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Door de gemeente Groningen is aangegeven medewerking te kunnen verlenen aan realisatie van het project. Dit houdt in dat een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan aangevraagd wordt (aanvraag planologisch strijdig gebruik). Ten behoeve daarvan moet gemotiveerd worden dat met de afwijking sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

### 1.2 Begrenzing projectgebied

Het projectgebied bestaat uit een deel van het perceel met kadastrale aanduiding gemeente Hoogkerk sectie A nummer 3889. De oppervlakte is circa 4.500 m<sup>2</sup>. Het projectgebied wordt aan de oost- en zuidzijde begrensd door respectievelijk de straten Hoogeweg en Reitdiephaven. Aan de overige zijden vormen woonpercelen, de jachthaven en winkelplein Reitdiephaven de begrenzing.



Figuur 1.1 Globale begrenzing projectgebied (bron: PDOK)

### 1.3 Geldend bestemmingsplan en afwijking

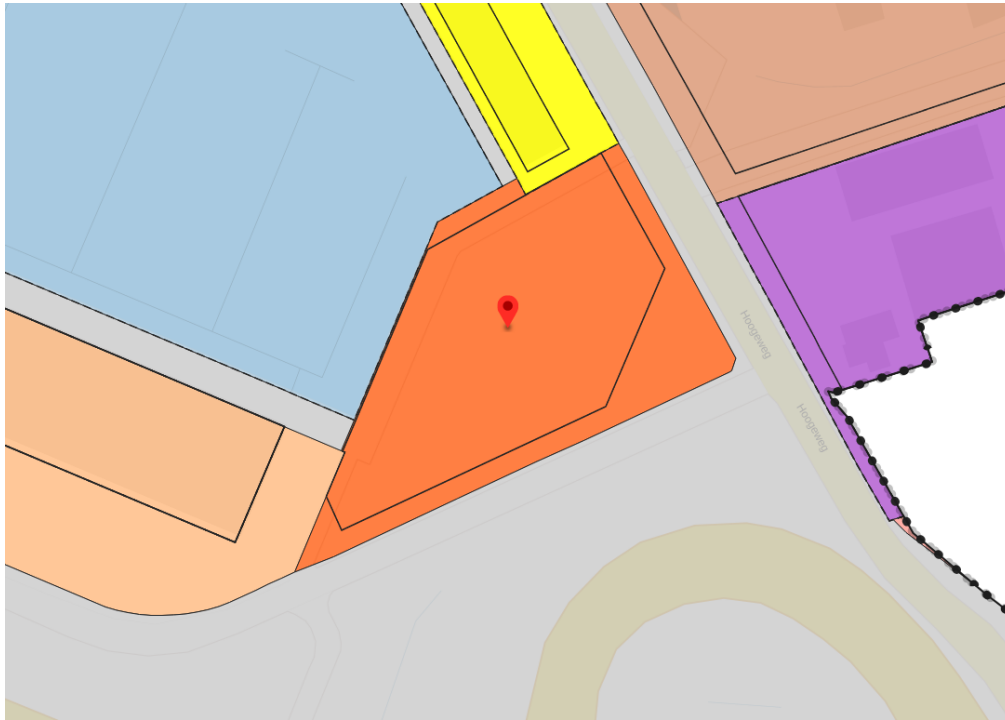
Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' (vastgesteld op 16 augustus 2012). Het projectgebied heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Horeca'. De voor 'Horeca' aangewezen gronden zijn bestemd voor een hotel en hotelaccommodatie met receptie en restaurant, en hotelappartementen met dien verstande dat de totale oppervlakte aan horeca in het plangebied de 3.000 m<sup>2</sup> niet overschrijdt, waarbij het aantal hotelappartementen maximaal 48 mag bedragen. Op figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding weergegeven.

Daarnaast zijn de volgende facetbestemmingsplannen van kracht of in voorbereiding:

- Woningplitsing (vastgesteld 23 april 2014)



- Facetherziening Parkeren (vastgesteld 8 juni 2016)
- Herziening Bestemmingsregels Wonen 2 (vastgesteld 1 april 2020)
- Gebouwd Erfgoed Groningen (ontwerp 6 januari 2022)



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan 'Reitdiep 2012'

Het project is op de volgende onderdelen strijdig met het geldende bestemmingsplan:

1. De nieuwbouw overschrijdt de maximaal toegestane hoogte van 24 meter, met circa 35 meter.
2. Het gebouw wordt voor een klein deel buiten het bouwvlak gebouwd.
3. Binnen de bestemming 'Horeca' is het niet mogelijk om woningen te realiseren. Commerciële functies, anders dan een hotel met met receptie en restaurant, zijn ook niet mogelijk binnen de bestemming.

### Motivering afwijkingen

AD 1 en 2.

Op grond van de geldende horecabestemming kan binnen het bouwvlak tot op de grens van de kade en de jachthaven worden gebouwd tot een hoogte van 24 meter. Een nieuwe invulling met als uitgangspunt een andere positionering van de bebouwing op de kavel (grotere afstand aanhouden tot de haven) en een aanpassing van het bouwvolume is echter goed voorstelbaar. De woontoren is daarom in het zuidoostelijk deel van het projectgebied gesitueerd en daarmee teruggelegd ten opzichte van de haven. Deze ontwikkeling van een in vorm slanke, hoge toren op een stedelijke plint past beter in de huidige omgeving dan de 5-laagse 'schijf' van het hotel die op grond van de geldende bestemming mogelijk was.

De huidige invulling sluit ook aan bij de 'Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone' (2017) voor de Reitdiepzone, waar afgelopen jaren meerdere hoogbouwprojecten zijn gerealiseerd. Samen met de Werkmantoren (Nido) vormt de nieuwe toren ter plaatse van de knoop van de noordelijke- en westelijke ringweg een hoogteaccent en de noordelijke beëindiging van de Reitdiepzone. De toevoeging van de toren maakt de Reitdiephaven daarmee een logisch onderdeel van de Reitdiepzone. Het project versterkt de identiteit van de plek. De iconische Reitdiephaven krijgt met het project een bijpassende iconische en herkenbare entree.



Figuur 1.3 Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone

Het project is compacter en staat op grotere afstand van de haven dan mogelijk is op basis van het bouwvlak in het geldende bestemmingsplan en in de eerdere plannen. Het is daarmee minder belastend voor de omgeving (privacy, schaduw). Aan de zuidoostzijde wordt het bouwvlak voor een klein deel overschreden. De positionering van de bebouwing is hier geoptimaliseerd om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom Reitdiephaven te versterken. Hierbij is ook sprake van een hoogwaardige ondergrondse parkeeroplossing, die niet nadelig is voor de openbare ruimte van straat en havengebied.

Gezien het voorgaande is de bouwhoogte van maximaal circa 59 meter hier inpasbaar. Dit geldt ook voor de beperkte overschrijding van het bouwvlak.

### AD 3.

Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan is het niet gelukt om het projectgebied te ontwikkelen, passend binnen de bestemming 'Horeca'. Gezien de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte in Groningen, is een afwijking van de bestemming en herontwikkeling tot woonperceel met appartementengebouw met huurwoningen (deels sociaal) in dit geval dan ook te rechtvaardigen. Een stedelijke plint met een commercieel- en maatschappelijk programma sluit daarnaast ruimtelijk en functioneel aan op het winkelgebied Reitdiephaven en vormt een hoogwaardige entree naar de achterliggende wijk.

De maatschappelijke functie van 70 m<sup>2</sup> is in overleg met de buurt tot stand gekomen en voorziet daarmee duidelijk in een behoefte.

Het horecaprogramma heeft een oppervlakte van circa 180 m<sup>2</sup>. In het gebied zijn al twee horecavestingen aanwezig (wereldrestaurant Taste & Flavor en fastfoodzaak De Ideale Buurman). In de Horecanota (2011 – 2015) zijn voor dit gebied maximaal twee horecavestingen toegestaan. Dat aantal is dus bereikt. Vanuit het horecabeleid is de gemeente over het algemeen voorzichtig met het toevoegen van metrages aan horeca buiten de bestaande structuren. Horeca wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in de binnenstad en op enkele specifieke (aangewezen) locaties daarbuiten.

Van belang is dat aan het betreffende perceel al een horecabestemming is toegekend; horeca ten behoeve van het oorspronkelijk beoogde hotel. In de huidige plannen is echter geen sprake meer van een hotel, maar van een woontoren. Met het verdwijnen van de functie hotel (met bijhorende horeca), ontstaat er niet alleen ontwikkelruimte voor hotels elders in de stad, maar ook voor (reguliere) horeca ter plaatse.

Feitelijk vindt dus uitruil plaats. Het bestemmingsplan bevat immers een bouwrecht voor hotel met 48 kamers met een horecaprogramma tot 3.000 m<sup>2</sup> in het plangebied. Als met het plangebied het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' wordt bedoeld, dan is die ruimte weliswaar reeds opgesoupeerd. Maar

een toevoeging van extra horeca, in ruil voor het verdwijnen van een hotelbestemming inclusief restaurant, is programmatisch niet onaanvaardbaar. Een restaurant behorend bij een hotel is vaak anoniemer dan reguliere horeca. Daar komt bij dat dit project voortkomt uit een co-creatie met de buurt. Juist vanuit de buurt is verzocht om een horecavoorziening voor de wijk. Daarin kan dit project voldoen.

Het is de bedoeling dat er één restaurant/lunchroom komt. Dit betreft een horeca-2 functie. Het is niet de bedoeling dat zich andere of meerdere horecazaken gaan vestigen op deze plek. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de omgevingsvergunning.

Op grond van het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' is aan het projectgebied de gebiedsaanduiding 'overige zone - Herziening Reitdiep 2012' toegekend. Op grond van art. 59 worden de regels van het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' gewijzigd. Die wijzigingen komen er (voor zover hier relevant) op neer dat 'Artikel 7 Gemengd', 'Artikel 15 Wonen - 1' en 'Artikel 16 Wonen - 2' worden gewijzigd. De betreffende planregels zijn via het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' gewijzigd, in die zin dat daarmee (onder meer) is vastgelegd dat de gebruiksoppervlakte van woningen meer dan 50 m<sup>2</sup> bedraagt.

Het geldende bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' heeft aan het plan- c.q. projectgebied van Reitdiephaven de enkelbestemming 'Horeca' toegekend. Strikt juridisch genomen, is het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2', niet relevant voor het plan- c.q. projectgebied. Aan het plan- c.q. projectgebied zijn immers niet de (enkel)bestemmingen 'Gemengd', 'Wonen - 1' en/of 'Wonen - 2' toegekend, die met het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' zijn gewijzigd. In zoverre hoeft van het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' (in samenhang gelezen met het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012') niet te worden afgeweken.

Hoewel het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' niet relevant is voor het plan- c.q. projectgebied, wordt over de 50 m<sup>2</sup>-appartementen louter ter informatie het volgende opgemerkt. Ten tijde van de eerste planvorming was het bestemmingsplan 'Herziening Bestemmingsregels Wonen 2' nog niet aan de orde. In die periode is het plan ook opgezet, inclusief de wens vanuit de gemeente voor sociale huurwoningen. En omdat de sociale huurwoningen niet allemaal aan de Ringwegzijde geplaatst moesten worden, past de toepassing van 50 m<sup>2</sup>-appartementen aan beide zijden van de toren het beste. Zo zijn aan beide zijden nu sociale huurappartementen en kleine appartementen voor de middeldure huur verdeeld. Parkeren is altijd een kritisch punt geweest. Om het aspect parkeren wel goed in te passen in het ontwerp passen de kleine appartementen (max. 50 m<sup>2</sup>) beter bij een lagere parkeernorm die hierbij hoort. Hierdoor was het mogelijk om het parkeren voor de woningen binnen de perceelgrens op te lossen.

## **1.4 Leeswijzer**

In het vervolg van deze ruimtelijke onderbouwing wordt in de eerste plaats ingegaan op het relevante beleid van het rijk, de provincie en gemeente. Dit gebeurt in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt de beoogde ontwikkeling beschreven. Hoofdstuk 4 bestaat uit een beschrijving van de omgevingsaspecten en milieueffecten. In respectievelijk hoofdstuk 5 en 6 worden de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project besproken.

## Hoofdstuk 2 Beleidskader

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland. In de NOVI wordt ingegaan op urgente opgaven die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Deze opgaven omvatten onder andere klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Het uitgangspunt in de aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Er zijn vier nationale belangen waar het Rijk op wil sturen en richting geven:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkelingen van het land.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Deze onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de realisatie van 86 woningen. Binnen de verstedelijkingsstrategie is aangegeven dat de behoefte aan ruimte voor wonen, werken en voorzieningen bij voorkeur geacommodeerd wordt binnen bestaand stedelijk gebied, door onderbenutte ruimte te ontwikkelen en verouderde (of in onbruik geraakte) gebieden te transformeren. Deze ontwikkeling past daarbinnen.

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' (paragraaf 4.1) 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 genomen. Het projectgebied ligt niet in een gebied waarvoor bindende regels zijn opgenomen.

## 2.2 Provinciaal beleid

### 2.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie (geconsolideerd 2022) 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

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.

### 2.2.2 Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening Provincie Groningen (geconsolideerd 2022; 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 ontgroningen. De Omgevingsverordening is nauw verbonden met de Omgevingsvisie provincie Groningen zoals hierboven is beschreven. De volgende artikelen zijn relevant voor het projectgebied:

#### **Woningbouw (artikel 2.15.1)**

In artikel 2.15.1 is opgenomen dat een ruimtelijk plan alleen kan voorzien in de bouw van nieuwe woningen, voor zover deze woningbouw mogelijkheden 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. De bouw van 86 woningen in het projectgebied past binnen de gemaakte regionale woningbouwafspraken.

#### **Invloedsgebied provinciaal basisnet Groningen (artikel 2.23.3)**

Het projectgebied ligt binnen de 'veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen'. De toelichting op een plan dat betrekking heeft op de deze zone bevat een nadere verantwoording van het groepsrisico en biedt inzicht in de manier waarop rekening is gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Groningen. In afwijking hiervan kan worden volstaan met een beperkte groepsrisicoverantwoording als:

- a. het projectgebied geheel is gelegen op een afstand van minimaal 200 meter van de betreffende infrastructuur; of
- b. in het vigerende, minder dan 10 jaar geleden vastgestelde, bestemmingsplan reeds een nadere verantwoording van het groepsrisico is opgenomen en het bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van:
  1. maximaal 41 woningen per hectare buiten de PRmax; of
  2. maximaal 3.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte kantooruimte per hectare buiten de PRmax; of
  3. maximaal 3.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte winkelruimte per hectare buiten de PRmax; of
  4. maximaal 100 personen per hectare buiten de PRmax in de vorm van objecten of een combinatie van objecten die leiden tot een personen dichtheid van maximaal 100 per hectare.

### **Veiligheidszone rondom wegen en spoorwegen in verband met de bescherming van minder zelfredzame personen (artikel 2.23.4)**

Het projectgebied ligt deels binnen de 'veiligheidszone 3 transport'. Een plan voorziet niet in de bouw van nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten voor minder zelfredzame personen binnen deze zone.

In paragraaf 4.6.4 wordt ingegaan op externe veiligheid. In die paragraaf wordt ook nader ingegaan op de ligging van het projectgebied in het invloedsgebied van de provinciale weg N355/N370.

## **2.3 Regionaal beleid**

### **2.3.1 Regiovisie Groningen-Assen**

De gemeente Groningen werkt met elf andere gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe samen in het kader van de Regio Groningen-Assen. Het samenwerkingsverband omvat een woningmarktgebied met een sterke positie en circa 235.000 huishoudens en een belangrijke concentratie aan werkgelegenheid in het Noorden van het land.

Het samenwerkingsverband heeft voor de gewenste ontwikkeling van de regio tot 2030 in 2004 een visie op hoofdlijnen vastgesteld. Deze visie is in 2013 geactualiseerd met de publicatie "Veranderende context, blijvend perspectief, actualisatie regiovisie Groningen-Assen".

De oorspronkelijke hoofddoelstellingen voor de Regio blijven in de geactualiseerde visie overeind. Dit betreft het benutten en uitbouwen van economische kansen en het behouden en versterken van gebiedskwaliteiten. Van die hoofddoelstellingen zijn voor de komende periode nieuwe speerpunten afgeleid, namelijk het verder ontwikkelen van het economisch kerngebied, het versterken van de interne samenhang tussen steden en regio en het behouden en versterken van de kwaliteit van stad en land.

De Regio Groningen-Assen streeft naar een gezonde economische basis, een goede bereikbaarheid en een voldoende en gevarieerd woningaanbod. In dit kader zijn ook regionale woningbouwafspraken gemaakt, die destijds vooral een taakstellend karakter hadden om de woningproductie op een hoger niveau te krijgen. De stagnatie op de woningmarkt als gevolg van de economische crisis en nieuwe prognoses voor de toekomstige bevolkings- en huishoudensontwikkeling waren in 2012 aanleiding om de woningbouwopgave in de regio neerwaarts bij te stellen en opnieuw af te stemmen. De vigerende woningbouwafspraken in de regio werden eind 2012 vastgesteld. De woningbouwplanningen in de regiogemeenten worden in het kader van de woningbouwafspraken jaarlijks gemonitord en afgestemd. De opgave voor de gemeente Groningen is vastgesteld op circa 600 woningen per jaar tot 2030. De gemeentelijke woningbouwplanning is in lijn met deze afspraak.

In 2016 zijn met betrekking tot het regionale instemmingsmodel nadere afspraken gemaakt om meer duidelijkheid en ruimte te geven rondom de wijze van tellen van herstructurering en zorgwonen. Bij herstructurering wordt nu rekening gehouden met de netto toevoeging/verlies. De regiogemeenten hebben

meer vrijheid gekregen om binnendorpse en binnenstedelijke locaties toe te voegen, mits het totaal aantal afgesproken woningen niet wordt overschreden. De regionale woningbouwafspraken en bijbehorende instemming blijven van toepassing bij nieuwe uitleglocaties of als een maximaal aantal door een gemeente wordt overschreden.

### **2.3.2 Woningbehoefteonderzoek Regio Groningen - Assen**

In 2015 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de woningmarkt in de regio Groningen-Assen (Woningbehoefteonderzoek 2015 d.d. 17 juni 2015 & Extra onderzoek ten behoeve van actualisatie woonbeleid en prestatieafspraken, d.d. 16 november 2015, Companen). Gebaseerd op de gegevens van het Woningbehoefteonderzoek van Companen is in 2017 een Woningmarktanalyse Regio Groningen-Assen 2017-2030 opgesteld door Weusthuis en KAW. Doel van het onderzoek was om op regionaal en op gemeentelijk niveau een actueel beeld te krijgen van de vermeende vraagverschuiving in de woningbehoefte; kwantitatief en kwalitatief. De belangrijkste conclusies wat betreft de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte zijn hierna vermeld.

Voor de regio Groningen blijft een behoefte aan toevoeging van 17.000 tot 19.000 woningen aanwezig. Er is zowel vraag naar grondgebonden als naar gestapelde woningen. Op (centrum-)stedelijke locaties is tot 2030 capaciteit voor circa 12.000 woningen. Uit de confrontatie van vraag met aanbod blijkt dat er in de stad Groningen daarmee een tekort ontstaat van 5.000 tot 7.000 woningen in het (centrum-)stedelijke woonmilieu. Daarom is het van belang dat er binnen de randvoorwaarden van ruimtelijke kwaliteit gezorgd wordt voor de ontwikkeling van (centrum-)stedelijke woonmilieus in stedelijke dichtheden. Om invulling te kunnen geven aan de vraag zal het herontwikkelen van voormalige bedrijvenlocaties, zoals de Reitdiepzone, met voortvarendheid worden aangepakt. De stedelijke vraag kan door verdichting ook deels in de stedelijke uitbreidingswijken als Reitdiep worden opgevangen. In deze wijken is een capaciteit van maximaal circa 6.000 woningen.

### **2.3.3 Conclusie regionaal beleid**

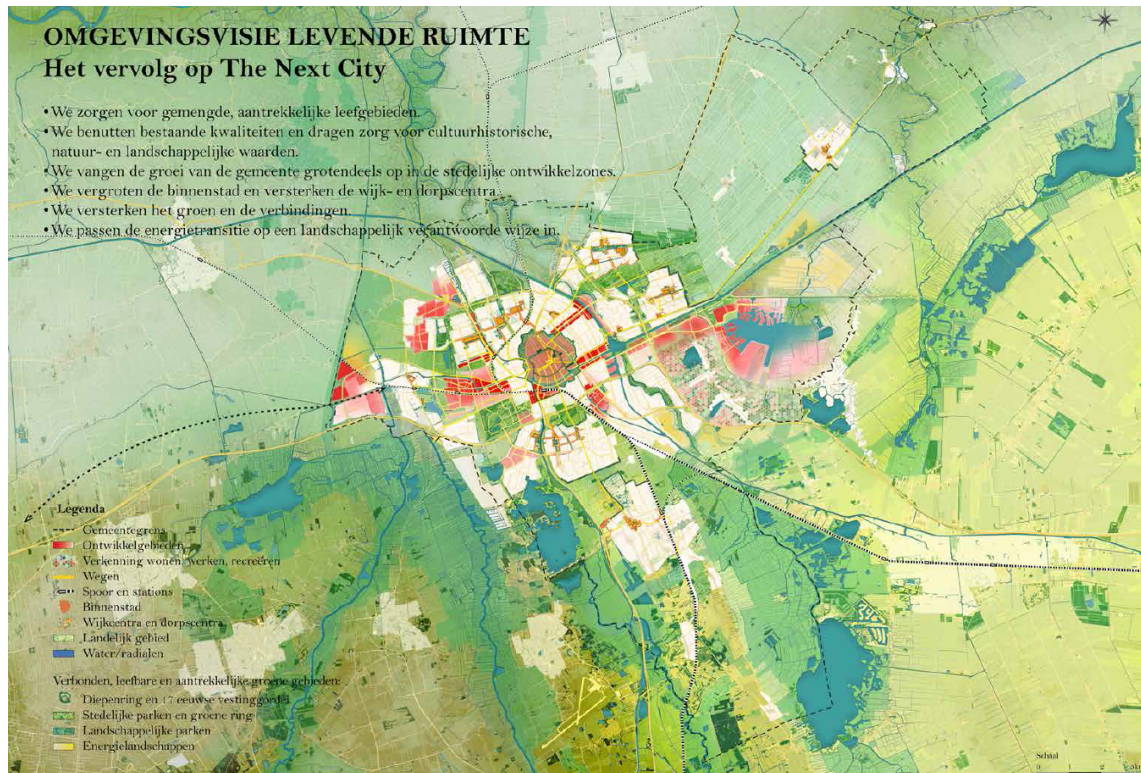
De bouw van 86 appartementen op een binnenstedelijke locatie op de grens van een moderne stadswijk en stedelijk woonmilieu past binnen het regionale instemmingsmodel en sluit aan op de geconstateerde behoefte.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **2.4.1 Omgevingsvisie Levende Ruimte**

De omgevingsvisie 'Levende Ruimte' (vastgesteld 26 januari 2021) gaat over de ontwikkeling van de ruimtelijke en sociale leefomgeving van Groningen. De ontwikkelingen en uitgangspunten dragen bij aan het doel van de Omgevingsvisie: een zo hoog mogelijke leefkwaliteit in een groene, gezonde en veilige leefomgeving.

Groningen staat voor een bijzonder stevige ontwikkelopgave op het gebied van wonen en werken. Daarbij hoort ook dat voorzieningen voor onder andere sport, welzijn en onderwijs meegroeien. De gemeente moet letterlijk ruimte maken: voor een deel op bestaande locaties, maar ook op nieuwe locaties in de stad. Een enorm karwei, temeer omdat de gemeente hierbij vasthoudt aan het idee van de compacte stad en het landelijk gebied open en groen willen houden.



Figuur 2.1 Visiekaart Omgevingsvisie gemeente Groningen

Om de groei te faciliteren zijn de volgende strategische uitgangspunten geformuleerd:

- Vasthouden aan de compacte stad, niet extra in het buitengebied bouwen.
- Ontwikkelen langs de radialen die stad en ommeland verbinden en bij knooppunten van openbaar vervoer.
- Mogelijk maken van een verdere groei van het OV en terugdringen van de dominante rol van de auto.
- Benutten van ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten.
- Ontwikkelen gemengde stedelijke gebieden.
- Benutten en beschermen van bestaande kwaliteiten en zorgdragen voor cultuurhistorische, natuur- en landschappelijke waarden.
- Meegroeien van voorzieningen, passend bij specifieke behoeften van wijken en dorpen.

Bij het ontwikkelen van nieuwe woningbouwlocaties wordt vanaf het begin rekening gehouden met de leefkwaliteit. De gemeente faciliteert een duurzame groei: alle nieuwbouw is aardgasloos en nul-op-de-meter of energieleverend, en klimaatbestendig.

#### 2.4.2 Woonvisie Een thuis voor iedereen

Groningen staat voor een forse opgave op het vlak van wonen. Die zit in de aantallen maar ook in de kwaliteit en toekomstbestendigheid van de woningen en woonomgeving. In de Woonvisie is uiteen gezet hoe de gemeente tegen de opgave aankijkt, wat de ambities zijn en hoe de gemeente aan de slag gaat. Dat doet de gemeente aan de hand van vijf speerpunten:

- Bouwen, bouwen en nog eens bouwen, maar wel met kwaliteit
- Binden door samenwerking: het Woonakkoord
- Publieke regie en sturing: een gemeente voor iedereen
- Groningen en de regio: verstedelijkingsstrategie
- Nieuwe focus op doelgroepen

De komende jaren groeit de gemeente fors. Dat vraagt om heel veel extra woningen. Daar komt bij dat er nog een inhaalslag moet worden gemaakt ter compensatie van de lage productieaantallen uit de vorige



crisis. Door meer te bouwen wordt de druk van de woningmarkt gehaald.

Bij het realiseren van die woningen gaat het om veel meer dan aantallen. De kwaliteit vindt de gemeente van groot belang, zowel in de stedenbouw en als de openbare ruimte. De gemeente handhaaft daarbij de strategie van de compacte stad met volop aandacht voor een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte.

### **2.4.3 Parkeervisie Ruimte voor de straat**

In de parkeervisie 'Ruimte voor de straat' (vastgesteld 30 mei 2018) heeft de gemeente het parkeerbeleid voor de periode 2018-2025 vastgelegd. Het doel van het parkeerbeleid blijft om Groningen optimaal bereikbaar te houden. Daarnaast worden in het parkeerbeleid in het vervolg de maatschappelijke effecten vooropgesteld. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de openbare ruimte is in beginsel niet bestemd voor privégebruik;
- er wordt meer ruimte gegeven aan 'de straat' (groen en leefruimte in de straat);
- er wordt meer maatwerk en flexibiliteit geboden;
- keuze voor duurzaamheid;
- geld verdienen is niet het doel.

### **2.4.4 Conclusie gemeentelijk beleid**

Het projectgebied ligt in de wijk Reitdiep. Het project draagt bij aan het vasthouden van de compacte stad. Met de bouw van 86 appartementen en horeca- en maatschappelijke functies vindt een verdichting van de bestaande stad plaats. De bouw van nieuwe woningen voorziet in een behoefte. Voor het parkeren wordt aangesloten op de gemeentelijke parkeernormen. De parkeerbehoefte wordt grotendeels op eigen terrein opgelost en deels door nieuwe parkeerplaatsen in openbaar gebied te realiseren (zie verder paragraaf 3.2). Het project past daarmee binnen het gemeentelijk beleid.

## **Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling**

### **3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur**

#### **3.1.1 Ontstaansgeschiedenis**

De wijk Reitdiep ligt aan de zuidelijke rand van het kweldergebied, dat zich ten noorden van Groningen uitstrekt. Meer precies ligt het gebied in het stroomdal van de benedenloop van de Drentse Aa, op de overgang naar het oerstroombdal van de Hunze. Het gebied wordt gedomineerd door kleiige lagen, die werden afgezet door de zee, maar ook door de hoofdgeulen Aa en Hunze die via kleinere geulen het zoete water naar zee afvoerden.

De aanwezigheid van bewoning is in het gebied sterk wisselend geweest, omdat de invloed van de zee onregelmatig voor overstroming zorgde. Toch heeft men zich hier al vanaf de jaartelling proberen te vestigen, met wisselend succes. Een kleine wierde onder de Friesestraatweg is een restant van een nederzetting uit de eerste eeuwen van de jaartelling.

Perioden van veel overstromingen en wat drogere perioden wisselden elkaar af. Zo raakte in de vierde eeuw na Christus een groot gedeelte van het gebied overslibd door de zee. Dit zal merkbare gevolgen hebben gehad voor de hier aanwezige kleine nederzettingen. In de (vroeg) middeleeuwen werden nieuwe pogingen ondernomen om zich in het gebied te vestigen totdat in 1200 grote springvloeden het land weer overstroonden. Aan de Professor Uilkensweg bevindt zich een middeleeuwse wierde. Pas in de late middeleeuwen werd het gebied door bedijking afgeschermd van de invloed van de zee. De nog resterende verkaveling dateert dan ook op zijn vroegst uit de 12e eeuw na Christus. Na de bedijking was het gebied tot de laatste eeuwwisseling in gebruik als landbouwgrond.

Ten oosten van het projectgebied loopt, parallel aan het Reitdiep, de Hoogeweg, Dit is een historische verbinding met onder andere het noordelijk gelegen Dorkwerd.

#### **3.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur**

De wijk Reitdiep bevindt zich in het open wierdenlandschap ten noordwesten van de stad Groningen. De wijk vormt voor de stad een specifieke begrenzing en dit deel van de stad vormt een helder begrensd gebied in een open landschap. De wijk kenmerkt zich door een stedelijke, compacte woonomgeving en groepen van woningen in kleinere concentraties. Het aan de zuidkant gelegen havengebied vormt een aantrekkelijke overgang tussen de bestaande stad en de achterliggende woonwijk.

Reitdiephaven ligt ten noorden van de wijk Vinkhuizen, in de oksel van de Friesestraatweg en het Reitdiep. De jachthaven met zijn voorzieningen aan de zuidzijde ervan vormt de kern van de wijk Reitdiep.

De haven is rondom openbaar toegankelijk. Rond de jachthaven zijn er zones met verschillende functies, die een relatie hebben met en gericht zijn op de haven. De Festivallocatie is één van deze zones en is tot op heden niet ingevuld met bebouwing.

### **3.2 Bouwplan**

Sinds eind 2018 werken wijkbewoners, gemeente, ontwikkelaar en architect in co-creatie aan een passend plan voor nieuwbouwoontwikkeling op het zogeheten Festivalterrein aan de Reitdiephaven. Inmiddels ligt er een ontwerp voor een gebouw met woningen en een gebouw met woningen en horeca- en maatschappelijke voorzieningen. Het plan betreft een uitgewerkte versie van de voorkeursvariant uit de collegebrief aan de gemeenteraad (Bijlage 1), zoals besproken in de raadsvergadering van 27 juni 2018, en voldoet in grote mate aan de door de co-creatiegroep opgestelde kaderstelling.



Figuur 3.1 Impressies ontwerp (bron: AAS architecten - aan deze beelden kunnen geen rechten worden ontleend)

### **Wat komt er in het gebied?**

De invulling van het gebied bestaat uit een aantal delen; een woontoren (circa 59 meter hoog) met 81 appartementen en een vrijstaand lager gedeelte met 5 woningen en horeca- en maatschappelijke ruimte. De nieuwe ontwikkeling biedt in totaal ruimte aan 86 huurwoningen, variërend in oppervlakte van groter of gelijk aan 50 m<sup>2</sup> tot circa 150 m<sup>2</sup>. De woningen krijgen allen een eigen buitenruimte. Naast deze woningen is er ruimte voor een wijkfunctie. Dit betreft een invulling met (buurtgebonden) horeca (180 m<sup>2</sup>) en een multifunctionele ruimte (70 m<sup>2</sup>) die door buurtbewoners te gebruiken is. Bij de horeca gaat het om horeca-2. Dit betreft horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven. Het woongebouw en het gebouw met gemengde functie liggen aan een nieuw plein, dat aansluit op de openbare ruimte van de haven. Hiervoor is een inrichtingsplan met natuurinclusieve groenvoorzieningen opgesteld (Bijlage 2). Verdiept onder het plein liggen de parkeerplaatsen voor de woningen.

### **Het ontwerp**

AAS architecten is aan het werk gegaan om een ontwerp te maken. Een eerste stap in het ontwerp was het verplaatsen van de bebouwing ten opzichte van de eerdere plannen. Waar in de eerste plannen de bebouwing direct aan de haven was gedacht, is het nu meer naar achteren geschoven. Door het verplaatsen naar achteren en door de parkeerplaatsen verdiept aan te leggen, is er ruimte ontstaan voor het maken van een plein; een hoogwaardige openbare ruimte die echt een bijdrage levert aan de haven en een plek kan bieden waar de bewoners van de wijk Reitdiep elkaar kunnen ontmoeten. De bebouwing heeft een stoer maritiem karakter, sluit daarmee aan bij het bijzondere eigen karakter van de haven en maakt het havenfront stedenbouwkundig af.

## **3.3 Verkeer en parkeren**

### **Autoparkeren**

Voor het project is de parkeerbehoefte bepaald op basis van de Beleidsregels Parkeernormen 2012 en niet op basis van de nieuwe Beleidsregel Parkeernormen 2021. Dit als gevolg van de lange voorgeschiedenis van het project. Hierbij is uitgegaan van ligging in een buitenwijk.

### Parkeerbehoefte

omschrijving	aantal	eenheid	parkeernorm	parkeerplaatsen	
				per	aantal parkeerplaatsen
appartementen 50 m2	25	stuks	0,3	woning	7,5
appartementen 50-79 m2	50	stuks	1,1	woning	55
appartementen 100-149 m2	6	stuks	1,6	woning	9,6
<b>subtotaal</b>					<b>72,1</b>
horeca-2	180	m2	10	100 m2 GO	18
maatschappelijk	70	m2	2	100 m2 GO	1,4
appartementen	5	stuks	1,1	woning	5,5
<b>subtotaal</b>					<b>24,9</b>
<b>totaal</b>					<b>97</b>

Figuur 3.3 Parkeerbehoefte(bron: AAS architecten)

In het projectgebied wordt een parkeerkelder met 77 parkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de zuidzijde van het projectgebied, aan de weg Reitdiephaven, worden 18 openbare parkeerplaatsen aangelegd. Er worden in totaal 95 parkeerplaatsen gerealiseerd. Met een parkeernorm van 97 parkeerplaatsen is er een tekort van twee parkeerplaatsen.

Op één van de parkeerplaatsen in het projectgebied wordt een deelauto geplaatst. Aangezien er geen sprake is van betaald parkeren en de Beleidsregel Parkeernormen 2012 van toepassing is, kan de inzet van een deelauto niet worden gebruikt om de parkeerbehoefte te reduceren. Tussen initiatiefnemer en gemeente wordt daarom een overeenkomst gesloten. Hierin wordt vastgelegd dat de inzet van de deelauto voor tenminste twee jaar wordt gefaciliteerd én dat alle adressen in het projectgebied op voorhand worden uitgesloten van een mogelijk in de toekomst noodzakelijke vergunning straatparkeren. Op grond hiervan kan een ontheffing kan worden verleend voor het tekort van twee parkeerplaatsen.

Bij de planvorming en indeling parkeerstalling en terrein is rekening gehouden met de gemeentelijke parkeernorm (Beleidsregels parkeernormen 2012) en is hiermee de parkeerbehoefte berekend en ingepast in het plan. Voor de kleine appartementen (50 m<sup>2</sup>) geldt een lage parkeernorm die toegepast is in de planvorming. Hiermee is het mogelijk dat de parkeerplekken voor de woontoren en losse appartementen worden toegewezen in de stallingsgarage. De overige parkeerplaatsen die beschikbaar zijn in het openbaar gebied zijn voor de horeca.

### Fietsparkeren

Voor het stallen van fietsen worden voor de appartementen in de parkeerkelder 256 fietsplekken gerealiseerd. Ook is er ruimte gereserveerd voor bakfietsen, scootmobielen en elektrisch laden. Daarnaast worden buiten 18 fietsplekken aangelegd voor de horeca- en maatschappelijke functies. Er wordt hiermee voldaan aan de fietsparkeerbehoefte.

### Verkeer

De verkeersgeneratie is berekend op basis van de gemiddelde kentallen van CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren. Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde verkeersgeneratie en ligging in de rest van de bebouwde kom in een zeer sterk stedelijke gemeente. Voor de appartementen is uitgegaan van 80 huurappartementen midden/goedkoop en 6 dure huurappartementen. Het toevoegen van 86 woningen leidt daarmee tot een verkeersgeneratie van 287 motorvoertuigen per etmaal. Voor een restaurant en een sociaal-cultureel wijkgebouw zijn in de CROW-publicatie geen kengetallen opgenomen voor verkeersgeneratie. Uitgaand van 19,4 parkeerplaatsen en een gemiddeld aantal parkeerwisselingen (turn-over) van 2, is er sprake van een verkeersgeneratie van 78 motorvoertuigen per etmaal. De totale verkeersgeneratie bedraagt daarmee 365 verkeersbewegingen per etmaal.

Het perceel is in de huidige situatie onbebouwd. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal verkeersbewegingen daarmee toe. Op grond van het geldende bestemmingsplan is in het projectgebied maximaal 3.000 m<sup>2</sup> horeca toegestaan in de vorm van een hotel en hotelaccommodatie met receptie en

restaurant, en maximaal 48 hotelappartementen. Ten opzichte van wat planologisch gezien al mogelijk is, leidt het project niet tot een onevenredige toename van verkeersbewegingen.

Het perceel wordt ontsloten op de Hoogeweg. Direct ten zuiden van de Ring Noord sluit deze weg aan op de Ring West. De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de dag, waarin doorgaans maximaal 10% van de etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Op het drukste uur is op de ontsluitende wegen sprake van circa 37 extra verkeersbewegingen. Deze verkeerstoename heeft naar verwachting geen negatieve gevolgen op de omliggende ontsluitingswegen en leidt niet tot een verminderde doorstroming op de wegvakken en de relevante kruispunten.

## Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden/omgevingsaspecten

### 4.1 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 projectgebied bevindt zich in een bestaande woonwijk in de kern Groningen en heeft een horecabestemming. Binnen deze bestemming is maximaal 3.000 m<sup>2</sup> bebouwing mogelijk ten behoeve van een hotel en hotelaccommodatie met receptie en restaurant en maximaal 48 hotelappartementen. In de huidige situatie is op het perceel nog geen bebouwing aanwezig.

Het doel van het plan is de realisatie van 86 appartementen en 250 m<sup>2</sup> horeca- en maatschappelijke functies. Gezien de functiewijziging en het aantal woningen is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

##### BEHOEFTE

In 2015 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de woningmarkt in de regio Groningen-Assen (Woningbehoefteonderzoek 2015 d.d. 17 juni 2015 & Extra onderzoek ten behoeve van actualisatie woonbeleid en prestatieafspraken, d.d. 16 november 2015, Companen). Gebaseerd op de gegevens van het Woningbehoefteonderzoek van Companen is in 2017 een Woningmarktanalyse Regio Groningen-Assen 2017-2030 opgesteld door Weusthuis en KAW. Doel van het onderzoek was om op regionaal en op gemeentelijk niveau een actueel beeld te krijgen van de vermeende vraagverschuiving in de woningbehoefte; kwantitatief en kwalitatief. De belangrijkste conclusies wat betreft de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte zijn hierna vermeld.

Voor de regio Groningen blijft een behoefte aan toevoeging van 17.000 tot 19.000 woningen aanwezig. Er is zowel vraag naar grondgebonden als naar gestapelde woningen. Op (centrum-)stedelijke locaties is tot 2030 capaciteit voor circa 12.000 woningen. Uit de confrontatie van vraag met aanbod blijkt dat er in de stad Groningen daarmee een tekort ontstaat van 5.000 tot 7.000 woningen in het (centrum-)stedelijke woonmilieu. Daarom is het van belang dat er binnen de randvoorwaarden van ruimtelijke kwaliteit gezorgd wordt voor de ontwikkeling van (centrum-)stedelijke woonmilieus in stedelijke dichtheden. Om invulling te kunnen geven aan de vraag zal het herontwikkelen van voormalige bedrijvenlocaties, zoals de Reitdiepzona, met voortvarendheid worden aangepakt. De stedelijke vraag kan door verdichting ook deels in de stedelijke uitbreidingswijken als Reitdiep worden opgevangen. In deze wijken is een capaciteit van maximaal circa 6.000 woningen.

Het project maakt de bouw van 86 appartementen mogelijk op een nog niet ontwikkelde horecalocatie op de grens van een moderne stadswijk en stedelijk woonmilieu. Daarnaast is er ruimte voor circa 250 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte aan horeca en maatschappelijke functies. De nieuwbouw past binnen het regionale en gemeentelijke beleid zoals beschreven in paragraaf 2.3 en 2.4. Het bouwproject voorziet in de vraag naar dit type woningen. Gesteld kan worden dat het project voorziet in zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve behoefte.

#### 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 die een horecabestemming hebben, maar nog niet bebouwd zijn. De locatie bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en wordt middels herontwikkeling geschikt gemaakt voor de bouw van woningen commerciële functies (horeca, maatschappelijke dienstverlening). Het project 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 Duurzaamheid, energie en leefomgevingskwaliteit

Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.

#### Beleidskaders

De raad van de gemeente Groningen heeft in 2007 het 'Beleidskader duurzaamstestad' en de 'Routekaart Groningen Energieneutraal' vastgesteld. Hierin is uitgewerkt hoe in Groningen duurzame ontwikkeling concreet gemaakt wordt. In 2011 is de Routekaart geactualiseerd in het 'Masterplan Groningen Energieneutraal' en in het bijbehorende uitvoeringsprogramma 'Groningen geeft energie'. In deze documenten is het onderdeel energie verder uitgewerkt. In juni 2012 zijn de 'Visie op de ondergrond' en de 'Warmtevisie Groningen duurzaam warm' door de raad vastgesteld. In deze visies wordt ook de ruimtelijke component wat betreft duurzame ontwikkeling verder ingevuld.

#### Energie

Het gebruik van zonnepanelen en zonneboilers op gebouwen is in een groot aantal situaties mogelijk zonder vergunning. Het is wenselijk dat rekening gehouden wordt met een dakoriëntatie die maximaal geschikt is voor de opwekking van zonne-energie en met groene daken nu of in de nabije toekomst.

#### Leefomgevingskwaliteit

De leefomgevingskwaliteit vormt een belangrijk onderdeel van de totale afweging inzake ruimtelijke plannen binnen de gemeente. Naast de milieukwaliteiten, zoals onder andere geluidhinder, fijnstof, externe veiligheid en bodemkwaliteit maken groen, water en ecologie onderdeel uit van de leefomgevingskwaliteit. Hieraan wordt in andere paragrafen aandacht besteed. Daar waar nodig zijn onderzoeken verricht.

## 4.3 Archeologie en cultuurhistorie

#### Kader

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 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).

Daarnaast moet ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, moet op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

### **Afweging**

#### **ARCHEOLOGIE**

De gemeente Groningen beschikt over een cultuurhistorische waardenkaart waarop ook archeologische waarden zijn opgenomen. Het projectgebied heeft op deze kaart en in het geldende bestemmingsplan geen aanduiding ten aanzien archeologische waarden. Er is daarmee geen noodzaak voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Het aspect archeologie levert geen belemmering op voor het project.

#### **CULTUURHISTORIE**

Op de oorsprong van het projectgebied is in de projectbeschrijving in Hoofdstuk 3 al ingegaan. Het gebied heeft in de huidige situatie geen bijzondere cultuurhistorische waarden. Het aspect cultuurhistorie levert geen belemmering op voor het project.

## **4.4 Ecologie**

### **Kader**

Om de uitvoerbaarheid van het project te toetsen, is een beknopte natuurtoets uitgevoerd (Bijlage 3). Daarnaast is een stikstofberekening uitgevoerd (Bijlage 4). Het doel hiervan is om na te gaan of aanvullend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) of het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is.

### **Soortenbescherming**

Bij uitvoering van het plan gaan geen nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten of vleermuisverblijfplaatsen verloren. Het plangebied verandert in de nieuwe situatie als foerageergebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten zoals huismus en voor vleermuizen, maar wordt niet volledig ongeschikt. In de omgeving is bovendien ruim voldoende alternatief foerageergebied van veel hogere kwaliteit aanwezig. Negatieve effecten op vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten door verlies van foerageergebied treden dan ook niet op.

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen enkele verblijfplaatsen van algemene amfibieën- en zoogdierensoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Groningen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb.

Voor de overige soortgroepen kunnen negatieve effecten in het kader van de Wnb beschermde soorten worden uitgesloten.

In het kader van natuurinclusief bouwen worden de volgende nestkastvoorzieningen opgenomen in, nader te bepalen, gevelposities in de nieuwe bebouwing: 12x nestplek voor de gierzwaluw, 12x nestplek voor de huismus en 1x winterverblijf voor de vleermuis.

### **Gebiedsbescherming**

#### **NATURA 2000**

Het plangebied ligt op een afstand van circa 4,5 km ten noorden van het dichtstbijzijnde in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebied, het 'Leekstermeergebied'. Dit gebied is niet stikstofgevoelig. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is het Drentsche Aa-gebied. Dit ligt op een afstand van circa 13 kilometer ten zuidoosten van het plangebied.

Het plangebied is gescheiden van Natura 2000-gebieden door bebouwing, (water)wegen en agrarisch gebied. Gezien de afstand tot Natura 2000-gebieden, de inrichting van het tussenliggende gebied en de



aard van het plan, kan een toename van verstoring door geluid, verlichting of optische verstoring worden uitgesloten. Over deze afstand kan echter in potentie wel sprake zijn van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Daarom is een AERIUS-berekening gemaakt waaruit blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositie boven 0,00 mol N/ha/jaar in stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden.

#### NATUURNETWERK NEDERLAND (NNN) EN LEEFGEBIED WEIDEVOGELS

Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand van ruim 1,5 kilometer ten noorden van het plan-gebied. Het plangebied ligt verder op ongeveer 750 meter ten westen van een gebied dat is aangewezen als leefgebied weidevogels.

Gezien de afstand tot het NNN en leefgebied weidevogels en de aard van het plan, zijn geen negatieve effecten te verwachten op dergelijke gebieden. Het project is niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid.

#### **Conclusie**

Als gevolg van het project treedt geen significant negatief effect op op de instandhoudingsdoelstellingen van de in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig. Een nadere analyse van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid is niet noodzakelijk. De ontwikkeling is op het punt van provinciaal ruimtelijk natuurbeleid niet in strijd met de provinciale omgevingsverordening. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor het project.

## **4.5 Water**

#### **Kader**

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet bij ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Het is verplicht plannen te toetsen op wateraspecten. Het doel van de watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De locatie valt binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. Voor dit project, en de waterparagraaf, heeft afstemming plaatsgevonden tussen de waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest en initiatiefnemer.

#### **Locatie**

De locatie van het projectgebied is gelegen op de hoek van de Hoogeweg en Reitdiephaven in Groningen. Het betreft een terrein van circa 3.435 m<sup>2</sup>.

#### **Huidige situatie**

In het projectgebied bevindt zich een grasveld en verharding in de vorm van een kade. De zone direct langs het water heeft een waterkerende functie. De strookbreedte van de waterkeringszone is circa 10-12 m breed. De huidige hoogte is +1,5 m NAP. Het projectgebied grenst aan de Reitdiephaven. De Reitdiephaven staat in open verbinding met het Reitdiep en heeft daarom hetzelfde streefpeil (+0,53 m NAP).

#### **Toekomstige situatie**

Het project betreft de bouw van een appartementengebouw. In het projectgebied zijn verder parkeerplaatsen geprojecteerd. Het gebied zal daarmee in de toekomstige situatie voor een groot deel verhard zijn. Daardoor er is er sprake van versnelde afvoer van hemelwater naar het ontvangende regionale watersysteem.

#### **Wateroverlast**

De gemeente Groningen heeft een wateroverlastkaart opgesteld. Hierop is aangegeven waar kans is op wateroverlast op straat en mogelijk in gebouwen bij buien van 58 mm/u en 73 mm/u. Een bui van 58 mm/u komt tegenwoordig al relatief vaak voor. Door het veranderende klimaat komen buien van 73 mm/u steeds

vaker voor.

Op afbeelding 4.1 is een uitsnede van de kaart weergegeven waarop binnen de zwarte cirkel de wateroverlast is te zien bij een bui van 73 mm/u. Er is in zo'n situatie in de omgeving van het projectgebied sprake van weinig overlast.



Figuur 4.1 Wateroverlastkaart Groningen (bron: gemeente Groningen)

## Randvoorwaarden/omgevingsaspecten

### WATERKERING

Binnen de strookbreedte van circa 10-12 m van het dijklichaam vinden bouwactiviteiten plaats. In afstemming met het waterschap Noorderzijlvest worden de werkzaamheden doorgesproken; deze zullen geen negatief effect hebben op de waterkering. Uiteindelijk blijft het project tot een afstand van 6 m van het dijklichaam, waarmee de huidige hoogte intact blijft. Gelijktijdig met omgevingsvergunning activiteit bouwen (fase 2) wordt onder andere hiervoor een watervergunning aangevraagd. Het projectgebied is momenteel in eigendom van de gemeente Groningen. De strook tussen het project en het water, de kade, blijft in eigendom van de gemeente. In het plan worden geen doorbraken door het dijklichaam opgenomen onder het huidige niveau +1,5 m NAP.

### WATERCOMPENSATIE

Over het algemeen neemt bij de ontwikkelingen van huisvesting het verhard oppervlak vaak toe waardoor regenwater sneller tot afstroming komt. Voor het bestaande watersysteem betekent deze toename een extra belasting en moet als compensatie meer water worden geborgen. Hiervoor wordt door de waterschappen een compensatie in de vorm van oppervlaktewater vereist. Als vuistregel wordt een compensatie van 10% van de toename van het verhard en/of bebouwd oppervlak in de vorm van oppervlaktewater geëist, mits de toename van het verhard oppervlak meer dan 750 m<sup>2</sup> bedraagt. Ook andere vormen van compensatie zoals een blauw-groen dak, waterbergingskratten e.d. zijn mogelijk.

Door het project neemt de verharding toe met circa 1.120 m<sup>2</sup> dakoppervlak en circa 396 m<sup>2</sup> bestrating. Op eigen terrein zijn niet voldoende mogelijkheden om de toename aan verharding te compenseren met oppervlaktewater. In overleg met beide waterschappen zijn de volgende denkrichtingen ontstaan om regenwater in het projectgebied op te vangen, te bergen en vertraagd af te voeren naar oppervlaktewater of regenwaterriool:

- Horizontale dakvlak woontoren en tweede gebouw water laten bergen door geknepen afvoersysteem

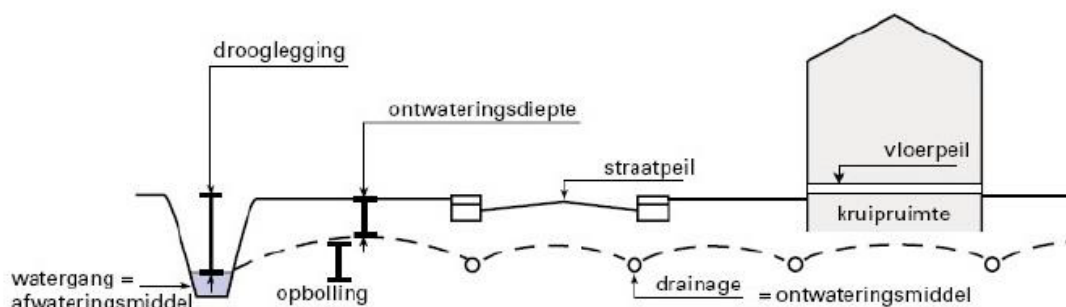
(gelijkend aan oplossing Selwerd). Bij een hoosbui (na bergen circa 10/20 cm water) als een noodvoorziening laten functioneren. Dit geeft een minimale belasting ten tijde van een reguliere regenbui op het huidige regenwaterriool. Pas na verloop van tijd ontstaat bij een zware bui de lozing.

- De bedachte groendaken leefdek uitvoeren met een bergingscapaciteit/blauwdak-uitvoering waarin regenwater aanwezig is. Dit kan middels voorzieningen vertraagd afgevoerd worden naar de Reitdiephaven (niet ten tijde van een bui, maar dus vertraagd). Regenwater wordt boven +1,5 m NAP opgevangen en vertraagd geloosd in de Reitdiephaven.
- De parkeerstalling ligt deels verdiept. Deze wordt voorzien van open bestrating en kan ook als buffer gebruikt worden ten tijde van een zware bui, waarbij pas na verloop van tijd de afvoer naar de regenwaterriolering plaatsvindt (vertraagd afvoeren, bergen circa 50 mm water over het gehele oppervlak).

Bovenstaande denkrichtingen worden met de activiteit bouwen verder uitgewerkt en moeten van goedkeuring door beide waterschappen zijn voorzien. Voor de uitvoering van werkzaamheden in/nabij de waterkering wordt een watervergunning aangevraagd.

## BODEM

De drooglegging is de afstand van het oppervlaktewaterpeil tot aan de bovenzijde van het maaiveld. De ontwateringsdiepte is de afstand van de grondwaterstand tot aan het maaiveld. Het verschil tussen de drooglegging en de ontwateringsdiepte wordt veroorzaakt door de opbolling van het grondwater tussen de watergangen.

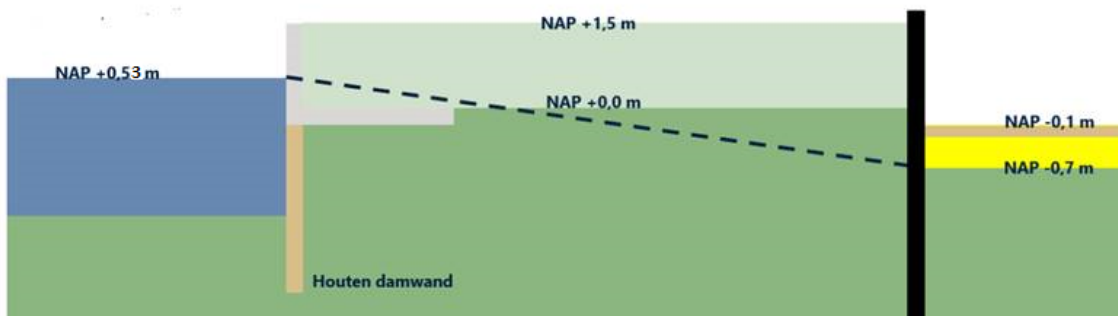


Figuur 4.2 Drooglegging

De ontwateringsdiepte moet bij wegen en bomen minimaal 1,00 m zijn en bij gebouwen minimaal 1,3 meter zijn ten opzichte van maaiveld. Bij kruipruimteloos bouwen moet deze afstand minimaal 0,20 m beneden de fundering zijn.

Het totale gebied maakt onderdeel uit van polder Jonge Held (winterpeil NAP -1,1 meter; zomerpeil NAP -0,9 meter). Het Reitdiep in het oosten heeft een boezempeil van NAP + 0,53 meter NAP; dit kan in extreme situaties oplopen tot NAP +1.50 meter.

De parkeerstalling wordt uitgevoerd met deels open bestrating waarbij bovenzijde bestrating op -0,1 m NAP komt te liggen. De gemeten grondwaterstand varieert rond het terrein van -0,3 m NAP tot -0,5 m NAP. Er is beoordeeld welk risico ontstaat op waterdoorslag richting de stallingsgarage. Deze is nihil aangezien kleilagen ook zorgen voor beperkte watergang (zie figuur 4.3). De damwanden zouden hydrologisch nodig zijn, echter worden ze wel met een waterslot aangebracht. Onder de open bestrating wordt drainage toegepast om overvloedig grondwater middels pompputten af te kunnen voeren naar de regenwaterriolering.

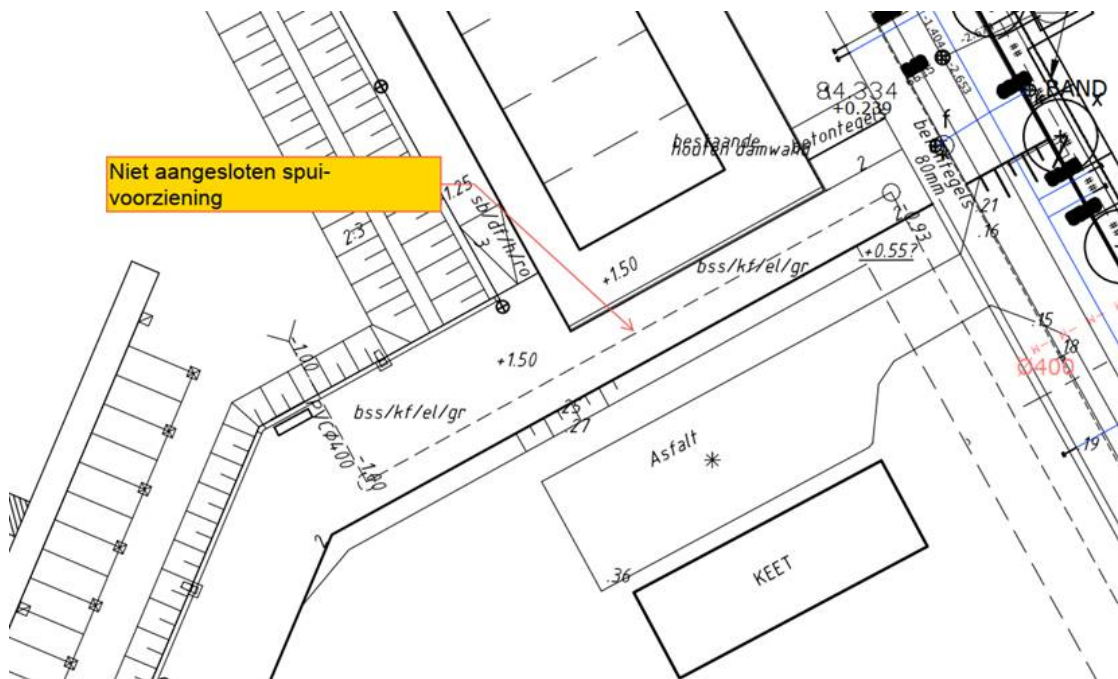


Figuur 4.3 Schets hydrologische functie damwand

## RIOLERING

In de wijk Reitdiep is een gescheiden stelsel aanwezig. In de Hoogeweg ligt een droogweerafvoerleiding naar het gemaal. Bij nieuwbouw moet een gescheiden rioolsysteem aangelegd worden, waarbij regenwater gescheiden wordt van het overige huishoudelijke afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken.

Er is in de kadewand al een spuivoorziening gerealiseerd ter overbrugging van het Reitdiep naar de nabij gelegen wadi en doorsteek Werkmantoren (Nido). Deze spuivoorziening wordt momenteel niet gebruikt en is voor de waterkwaliteit ook niet noodzakelijk. In overleg met de waterschappen kan deze spuivoorziening gebruikt worden voor het vertraagd lozen van regenwater dat via de groen/blauwdaken opgevangen wordt. Het opvangen gebeurt boven waterniveau van het Reitdiep, waardoor er geen risico ontstaat op 'leegloop' van het Reitdiep in de stallingsgarage.



Figuur 4.4 Locatie spuivoorziening

## 4.6 Milieu

### 4.6.1 Bedrijven en milieuzonering

#### Kader

Milieuaspecten worden geregeld via de daartoe geëigende wetgeving, maar daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, moet met deze aspecten rekening 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 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 een woongebouw. Daarnaast wordt een tweede gebouw gerealiseerd met commerciële functies (horeca, maatschappelijke dienstverlening), met daarboven vijf woningen. In de omgeving van het projectgebied bevinden zich milieuhinderlijke functies in de vorm van onder meer een jachthaven, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid. Ook zijn er milieugevoelige functies in de vorm van woningen. De omgeving van het projectgebied kan daarmee aangemerkt worden als een gemengd gebied.

In het ontwerp is specifiek aandacht besteed aan een goede geluidsisolatie tussen de commerciële functies (horeca, maatschappelijke dienstverlening) met vijf bovenwoningen in het tweede gebouw. Gezien de aard van de omgeving en de afstand van de toekomstige woningen en commerciële functies tot de omliggende milieuhinderlijke en gevoelige functies, kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de richtafstanden. Daarbij geldt dat de omliggende milieuhinderlijke functies door de ontwikkeling niet belemmerd worden. Hiervoor zijn namelijk dichtbij gelegen woningen aan onder meer de Hoogeweg en Reitdiephaven maatgevend.

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

### **4.6.2 Geluid**

#### **Kader**

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt dat bij een project, dat geheel of gedeeltelijk binnen de zone van een weg is gelegen, onderzocht moet worden wat de optredende geluidbelasting is ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen binnen het nieuwe plan.

#### **Afweging**

Voor het project is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Bijlage 5). Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de ringweg N370 maximaal 62 in Lden zonder aftrek en 60 dB inclusief 2 dB aftrek. Op de gevels aan de achterzijde is de geluidsbelasting lager. De geluidsbelasting komt boven de voorkeurs- en maximale norm uit.

Ondanks deze geluidsbelasting is het bouwplan realiseerbaar door extra maatregelen te nemen. Door extra geluidsisolatie kan ervoor gezorgd worden dat in de woning met gesloten ramen aan de maximale binnenwaarde van 33 dB wordt voldaan. Daarnaast moeten er extra maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de geluidsbelasting op kwetsbare delen zoals te openen ramen en deuren van verblijfsruimtes verminderd wordt. Dit is noodzakelijk omdat de geluidsbelasting vanwege de ringweg N370 boven de maximale grenswaarde van de Wet geluidhinder uitkomt (=53 dB).

Een groot deel van de gevels moet worden voorzien van extra afscherpende constructies die ervoor zorgen dat de geluidsbelasting op de daarachter liggende te openen ramen of balkondeuren aan de maximale grenswaarde van 53 dB voldoet. De overige geveldelen worden als "doof" uitgevoerd. Samengevat kan dit een "slechthorende gevel" genoemd worden. Het gaat om alle geveldelen waar een geluidsbelasting heerst van meer dan 57 dB in Lden zonder aftrek ( $57-4 = 53$  dB).

De geluidsafschermende constructie bevindt zich buiten de thermische schil. Achter de afscherpende constructie heerst een buitenluchtconditie. Samengevat moet de afscherpende constructie wel geluid tegenhouden, maar ook zoveel frisse lucht doorlaten dat er sprake is van buitenluchtkwaliteit. De benodigde geluidsreductie hiervan is minimaal 5 dB ( $62$  minus  $5$  dB =  $57$  dB minus  $4$  dB aftrek is de norm van  $53$  dB).

Deze geluidreductie is haalbaar en kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden. Bijvoorbeeld in de vorm van:

- een dubbele raamconstructie met suskast en interne demping (kastenfenster); het binnenste raam is de gevel en het buitenste raam fungeert als scherm;

- geluidswerende te openen luiken en roosters.

In de aanvraag omgevingsvergunning wordt de gekozen constructie in detail uitgewerkt. Bij deze aanvraag wordt tevens aangegeven welke geluidsisolerende maatregelen er worden getroffen.

De geluidsbelasting vanwege het verkeer op de N355 is maximaal 61 dB in Lden zonder aftrek en 59 dB in Lden inclusief 2 dB aftrek. De geluidsbelasting blijft onder de maximale waarde van 63 dB. Hiervoor moet een hogere grenswaarde geluid worden vastgesteld.

Voor de overige wegen zoals de nabijgelegen Reitdiephaven-Hoogeweg hoeft geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld, omdat deze een 30 km/uur snelheidsregime heeft. Bij de geluidsisolatie van de gevels wordt hiermee wel rekening gehouden. De cumulatieve geluidsbelasting vanwege alle wegen samen is maximaal 64 dB in Lden zonder aftrek.

Voor het besluit in het kader van de ruimtelijke ordening moet een hogere waarde geluid worden vastgesteld. Voor de ringweg kan de gemeente tot en met een waarde van 53 dB vaststellen. Voor de overige wegen, zoals de N355, kan dit tot een waarde van 63 dB. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor dit project.

### **4.6.3 Luchtkwaliteit**

#### **Kader**

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen, zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

In 2015 is door Infomil een onderzoek uitgevoerd naar de verhouding tussen de concentratie  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$  in de lucht. Uit de resultaten hiervan blijkt dat de concentratie  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{PM}_{2,5}$  in de lucht sterk samenhangen. Op basis hiervan merkt Infomil op dat "wanneer wordt voldaan aan de maatgevende grenswaarde voor  $\text{PM}_{10}$ , vrijwel altijd ook wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie  $\text{PM}_{2,5}$ ".

#### **Afweging**

Het project maakt de bouw van 86 woningen en 250 m<sup>2</sup> horeca- en maatschappelijke functies mogelijk. In paragraaf 3.3 is onderbouwd dat de verkeersgeneratie van het project 365 verkeersbewegingen per etmaal is.

## Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	365
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,25
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Uit een berekening met de nibm-tool blijkt dat het project daarmee ruimschoots onder de nibm-grens blijft en als 'niet in betekenende mate' van invloed op de luchtkwaliteit kan worden beschouwd.

Uit het Verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart van de gemeente Groningen blijkt dat in Groningen overall (ruimschoots) wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor het project.

#### 4.6.4 Externe veiligheid

##### Kader

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, waterwegen) en leidingen (onder andere aardgas, vloeibare brandstof).

Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten), moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.



Figuur 4.5 Uitsnede risicokaart met projectgebied (groene rechthoek) (bron: risicokaart.nl)

## Afweging

### INRICHTINGEN EN BUISLEIDINGEN

Volgens de Risicokaart (risicokaart.nl) zijn er in of nabij het projectgebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig.

Op ruim 200 meter ten zuiden van het projectgebied bevindt zich het vulpunt van het tankstation aan de Friesestraatweg 231. Voor het gebied van het tankstation is op 27 januari 2021 een bestemmingsplan vastgesteld om het gebied te herontwikkelen tot woonlocatie. De activiteiten van het tankstation zijn beëindigd. Het tankstation kan buiten beschouwing worden gelaten.

Op circa 280 meter ten zuiden van het projectgebied staat een gasontvangststation (Friesestraatweg 233). Voor het gasontvangststation geldt op grond van het Activiteitenbesluit een veiligheidsafstand van 30 meter. Het projectgebied ligt ruimschoots buiten deze veiligheidsafstand.

### BUISLEIDINGEN

De meest nabij gelegen buisleidingen liggen op een afstand van respectievelijk circa 200 meter ten zuiden (leiding N-507-25) en circa 300 meter westen (N-507-50 en N-507-26) van het projectgebied. De buisleidingen hebben een invloedsgebied van respectievelijk 95 meter (N-507-25), 170 meter (N-507-26) en 70 meter (N-507-50) en reiken daarmee niet tot over het projectgebied. Een nadere verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk.

### WEGEN

Op circa 25 m ten zuiden van het projectgebied bevindt zich de provinciale weg N355/N370. Deze weg is opgenomen in het provinciaal basisnet Groningen. Langs deze weg bevindt zich aan weerszijde een zone in verband met de bescherming van minder zelfredzame personen (veiligheidszone 3 transport). Een bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten voor minder zelfredzame personen binnen deze veiligheidszone. Het projectgebied ligt deels binnen de veiligheidszone. Dit betreft echter een deel van het projectgebied waar geen bebouwing is geprojecteerd.



De toekomstige bebouwing ligt buiten de veiligheidszone.

Daarnaast bevindt zich aan weerszijden van de weg een invloedsgebied provinciaal Basisnet Groningen (veiligheidszone 2). De toelichting op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de deze zone bevat een nadere verantwoording van het groepsrisico en biedt inzicht in de manier waarop rekening is gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Groningen. In afwijking hiervan kan worden volstaan met een beperkte groepsrisicoverantwoording als:

- a. het projectgebied geheel is gelegen op een afstand van minimaal 200 meter van de betreffende infrastructuur; of
- b. in het vigerende, minder dan 10 jaar geleden vastgestelde, bestemmingsplan reeds een nadere verantwoording van het groepsrisico is opgenomen en het bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van:
  1. maximaal 41 woningen per hectare buiten de PRmax; of
  2. maximaal 3.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte kantooruimte per hectare buiten de PRmax; of
  3. maximaal 3.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte winkelruimte per hectare buiten de PRmax; of
  4. maximaal 100 personen per hectare buiten de PRmax in de vorm van objecten of een combinatie van objecten die leiden tot een personen dichtheid van maximaal 100 per hectare.

Het projectgebied ligt in zijn geheel binnen de 'veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen'.

#### WATERWEGEN

In en nabij het projectgebied zijn geen waterwegen aanwezig waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het projectgebied ligt ook niet in het invloedsgebied van zulke transportroutes.

#### SPOOR

Op circa 1,8 kilometer ten zuidoosten van het projectgebied ligt de spoorlijn Groningen - Sauwerd. Deze spoorlijn valt onder het Basisnet en heeft, ter hoogte van het projectgebied, een plaatsgebonden risicocontour van 5 m en een plasbrandaandachtsgebied van 30 m. Het projectgebied ligt ruimschoots buiten deze zones. Het invloedsgebied voor het groepsrisico van de spoorlijn is 4 kilometer. Het projectgebied ligt binnen dit invloedsgebied.

Het groepsrisico moet berekend worden voor de realisatie van nieuwe ontwikkelingen binnen 200 meter van een Basisnetroute. Het projectgebied ligt op meer dan 200 m van de spoorlijn Groningen - Sauwerd. Volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

#### VERANTWOORDING GROEPSRISICO

In het projectgebied worden kwetsbare objecten in de vorm van woningen gerealiseerd. Veiligheidsregio Groningen wordt om advies gevraagd ten aanzien van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Voor Reitdiep is op 16 augustus 2012 het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' vastgesteld. Het projectgebied maakt, zoals aangegeven in paragraaf 1.3, onderdeel uit van dit geldende bestemmingsplan. Voor het bestemmingsplan 'Reitdiep 2012' is het groepsrisico berekend. De uitkomst daarvan is dat het berekende groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt.

Het projectgebied ligt buiten de de PRmax van de N355/N370. In het geldende bestemmingsplan voor het projectgebied (Reitdiep 2012) heeft het projectgebied een horecabestemming waarbinnen een hotel en hotelaccommodatie met receptie en restaurant planologisch gezien mogelijk zijn. Het huidige project wijkt af van de geldende planologische mogelijkheden (zie paragraaf 1.3). Het leidt echter niet tot een significant hogere personendichtheid dan die al mogelijk was op grond van het geldende bestemmingsplan.

- Bouwkundige maatregelen

Gezien de afstand tot het spoor zal de stralingsbelasting ten gevolge van een calamiteit met gevaarlijke stoffen beperkt zijn. Verdere bouwkundige bescherming is naar verwachting niet noodzakelijk. Voor dit project is dit geen risico.

- Zelfredzaamheid en ontvluchting

De doelgroep voor de woningen in het project bestaat uit reguliere huishoudens. De woningen zijn niet specifiek bestemd voor zorgbehoevenden of mensen met een zorgindicatie. Er wordt aangenomen dat er in de woningen geen of in zeer beperkte mate personen met een lichamelijke of geestelijke beperking zonder begeleiding aanwezig zullen zijn. Voor de aanwezigheid van kinderen geldt dat hiervan mogelijk sprake kan zijn. In dat geval kan aangenomen worden dat ouders/begeleiders aanwezig zijn om de kinderen te begeleiden bij een incident. Er is daarmee geen sprake van een concentratie van verminderd zelfredzame personen. Dit betekent dat personen die aanwezig zijn zelfstandig kunnen vluchten ten tijde van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor dit project is dit geen risico.

- Het project voorziet in de realisatie van hoogbouw

Vluchten uit hoge gebouwen vergt tijd. Dit betekent dat de personen een groter risico lopen om het gebied in geval van een incident met gevaarlijke stoffen veilig te verlaten. In de uitwerking van het project wordt rekening gehouden met de vluchtroutes van de woningen. Dit wordt in het project ingepast en ter beoordeling voorgelegd bij de Veiligheidsregio bij de bouwaanvraag.

- Bereikbaarheid

Om de hulpdiensten een goede toegankelijkheid tot de woningen te bieden moeten brandweervoertuigen zich nabij de woningen te kunnen opstellen. Bij een incident is het appartementengebouw bereikbaar via de straten Hoogeweg en Reitdiephaven. Voor dit project is dit geen risico.

- Bluswatervoorzieningen

Om te bepalen of voldoende bluswater beschikbaar is, zijn zowel primaire (brandkranen) als secundaire (open water) bluswatervoorzieningen van belang. Daarnaast wordt de hoogbouw voorzien van een droogblusleiding in afstemming met de Veiligheidsregio.

- Brandbare stoffen

Het transport van toxische stoffen kan bij een incident op het spoor of water leiden tot letale effecten binnen het projectgebied. Om een veilig verblijf in de woningen te bewerkstelligen is het van belang dat de luchttoevoer van buiten kan worden beperkt of voorkomen, zodat veilig verblijf gedurende enige uren in het gebouw mogelijk is. Door het gesloten houden van ramen en deuren wordt toetreding van lucht van buiten in voorkomende gevallen zoveel mogelijk beperkt. De woningen beschikken over een ventilatiesysteem dat door de bewoners zelf is uit te schakelen bij een calamiteit. Voor dit project is dit geen risico.

- Organisatorische mogelijkheden

De bewoners worden middels een schriftelijke instructie op de hoogte worden gebracht van de aanwezige risico's en hoe te handelen bij een incident. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ontruiming (het ontvluchten) van het gebouw alsmede het eventueel sluiten van ramen en deuren. Verder wordt aan toekomstige bewoners uitgelegd hoe men de ventilatie van de woning direct en eenvoudig kan uitschakelen (risicocommunicatie richting bewoners). Voor dit project is dit geen risico.

Voor zover er al sprake is van een verhoging van het groepsrisico dan is deze naar verwachting niet zodanig dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het project.

#### **4.6.5 Bodem**

##### **Kader**

Voor de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig moet zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie.

### **Afweging**

Voor het project is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Bijlage 6). De conclusie hiervan is dat in de bovengrond plaatselijk verhoogde gehalten kwik, kobalt en polycyclische aromatische koolwaterstoffen zijn aangetroffen. Het grondwater bevat plaatselijk een verhoogd gehalte molybdeen. Deze lichte verontreinigingen overschrijden de tussenwaarde niet en geven daarmee geen aanleiding tot het instellen van een nader onderzoek. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het project.

#### **4.6.6 Kabels en leidingen**

In het projectgebied bevinden zich geen kabels en leidingen die onderdeel uitmaken van de ondergrondse hoofdstructuur. Ten behoeve van het project wordt te zijner tijd een graafmelding in het kader van KLIC/WION gedaan.

#### **4.6.7 Bezonnig**

##### **Kader**

Landelijk bestaan er geen wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonnig in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere.

Teneinde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn, meestal wordt 21 maart (of 21 september) als maatgevende datum gehanteerd.

### **Afweging**

Voor het project is een bezonningsstudie uitgevoerd (Bijlage 7). De gekozen data zijn conform uitgangspunten van TNO. Uit de studie blijkt dat er op bebouwing in de omgeving in enige mate sprake is van schaduwwerking. De schaduwwerking is zodanig beperkt dat wordt voldaan aan de TNO-norm.

Er is daarnaast een vergelijking gemaakt met de schaduwwerking van het bouwvolume dat op grond van het geldende bestemmingsplan is toegestaan (zie paragraaf 1.3). Het huidige project is compacter en staat op grotere afstand van de haven dan mogelijk is op basis van het bouwvlak in het geldende bestemmingsplan en in de eerdere plannen. Het leidt daarmee tot minder schaduwwerking op de omgeving (met name in de wintermaanden). Schaduwwerking vormt geen belemmering voor het project.

#### **4.6.8 Windhinder**

##### **Kader**

Met een windstudie wordt het windklimaat ter plaatse van de openbare buitenruimte in kaart gebracht. De toetsing hiervan vindt plaats aan de hand van de normstelling uit NEN 8100:2006.

### **Afweging**

Voor het project is een windstudie uitgevoerd (Bijlage 8). De resultaten laten zien dat het windklimaat rondom de nieuwbouw varieert tussen windluw en windrijk. De bouwvolumes van het project veroorzaken lokaal een windrijk windklimaat. Door mitigerende maatregelen in de vorm van het plaatsen van onder meer vegetatie of windschermen kan een comfortabeler windklimaat worden gerealiseerd. Het aspect wind vormt geen belemmering voor het project.

## 4.7 M.e.r.-beoordeling

### Kader

Het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) is gewijzigd. De wijziging is het gevolg van de implementatie van Richtlijn 2014/52/EU die ziet op het wijzigen van Richtlijn 2011/92/EU. Dit is de richtlijn die ziet op projecten (kolom 4). De wijzigingsrichtlijn is voor het overgrote deel geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Het gewijzigde Besluit m.e.r. is in werking getreden op 7 juli 2017.

Eén van de belangrijkste gevolgen van de wijziging van het Besluit m.e.r. is dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie. Dit is geregeld in artikel 2 lid 5 Besluit m.e.r. De aanmeldnotitie beschrijft de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu en geeft een conclusie omtrent de noodzaak tot een m.e.r.-procedure. Aan de hand van deze informatie kan het bevoegd gezag een beslissing nemen of voor de voorgenomen activiteit een MER dient te worden opgesteld.

### Afweging

De gronden in het projectgebied bevinden zich in binnenstedelijk gebied, hebben een horecabestemming en zijn in gebruik als grasveld. Het plan maakt een functiewijziging naar een woonperceel met 86 appartementen en ondergeschikte horeca- en maatschappelijke voorzieningen (250 m<sup>2</sup>) mogelijk. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten (D11.2) geldt een grenswaarde van een oppervlakte van 100 hectare, 2.000 woningen of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup>. Het project blijft met de genoemde aantallen en oppervlakte ruimschoots onder de drempelwaarde, zoals die is opgenomen op de D-lijst van het Besluit m.e.r. In en nabij het projectgebied zijn geen andere activiteiten bekend of te verwachten waardoor er cumulatie van negatieve effecten optreedt.

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling (Bijlage 9), blijkt dat de effecten van de realisatie van het project in het betreffende gebied niet van dien aard zijn dat er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.



## Hoofdstuk 5 Participatie, inspraak en overleg

### 5.1 Participatie

Het idee voor nieuwbouw op het Festivalterrein is al sinds de eerste plannen voor de wijk Reitdiep onderwerp van gesprek. De locatie is altijd aangemerkt als een locatie om op te bouwen. Tijdens de economische crisis rond 2010 is er niet gebouwd. In april 2015 heeft de gemeente Groningen de markt geraadpleegd in de vorm van een bidbook, waarin diverse ontwikkellocaties in de stad onder de aandacht van ontwikkelende partijen werden gebracht. Het Festivalterrein werd genoemd als een bouwlocatie voor 25 appartementen.

De ontwikkelaar kwam met een ontwerp voor het Festivalterrein voor één woontoren van 20 lagen met 75 appartementen. Dit is in april 2017 aan de raad voorgelegd. Dit plan kon echter niet op draagvlak van de buurt en de havenexploitant rekenen. Het bleek dat het ontwerp onder meer windhinder gaf en een gezonde havenexploitatie hinderde. Ook waren buurtbewoners niet of nauwelijks betrokken bij de planvorming. Op verzoek van bewoners is er gevraagd dit ontwerp te herzien. Het was duidelijk dat het proces anders georganiseerd moest worden. De term co-creatie kwam naar voren.

In de zomer van 2018 is afgesproken een nieuwe start te maken. De gemeenteraad stemde in met het ontwikkelen van een bestemmingsplan voor de Festivallocatie in samenwerking met de buurtbewoners. De bewoners rondom de haven kregen een brief waarin zij uitgenodigd werden mee te praten. De bewoners kregen een rol in het proces in de vorm van co-creatie. De leden van deze co-creatie groep werkten gezamenlijk aan de gewenste ontwikkeling en de kaders daarvoor. Ook de projectontwikkelaar schoof aan.

Het overleg leidde, onder begeleiding van een onafhankelijk procesbegeleider, tot een kaderstelling met gezamenlijke uitgangspunten. In de kaderstelling zijn afspraken gemaakt over programma, ruimtelijke kwaliteit, architectonische uitstraling en leefbaarheid. Deze kaderstelling was de basis om verder uit te werken tot een ontwerp, een ontwikkelvoorstel en een Wabo-procedure. Ook in die fase van uitwerking en verdere vervolgstappen werken gemeente, ontwikkelaar en bewoners als gelijkwaardig partners samen.

Met deze kaderstelling heeft architectenbureau AAS uit Groningen, uiteraard ook aan de co-creatietafel, een voorlopig ontwerp gemaakt dat past bij de wensen en ambities van alle betrokken partijen.

Enkele deelnemers aan het co-creatie proces, waaronder de pachter van de jachthaven, hebben voor de zomer van 2020 het overleg verlaten. De pachter van de jachthaven kan zich vinden in het ontwerp, maar is het niet eens met de benadering van de aandachtspunten wat betreft parkeren en verkeer (rond de toren, binnen de haven en binnen de gehele wijk) en windhinder.

### 5.2 Overleg

De resultaten van overleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening worden te zijner tijd in deze paragraaf verwerkt.



## **Hoofdstuk 6    Uitvoerbaarheid/exploitatie**

Door middel van de grondexploitatieregeling beschikt de gemeente over de mogelijkheid tot het verhalen van kosten, bijvoorbeeld voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor de ruimtelijke procedure. Wanneer sprake is van een bouwplan als bepaald in artikel 6.12 Wro en 6.2.1 Bro moet de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan vaststellen. Hiervan kan worden afgezien als het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

In dit geval wordt er een overeenkomst gesloten tussen gemeente en initiatiefnemer, waarin het kostenverhaal is geregeld. De grond wordt door de initiatiefnemer bouwrijp gekocht van de gemeente Groningen. Het woon- en bouwrijp maken van de locatie is voor rekening van de gemeente, evenals de kosten voor eventuele planschade. De vaststelling van een exploitatieplan is dan ook niet nodig.



