



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Structuurvisie Reitdiepzone, gemeente Groningen

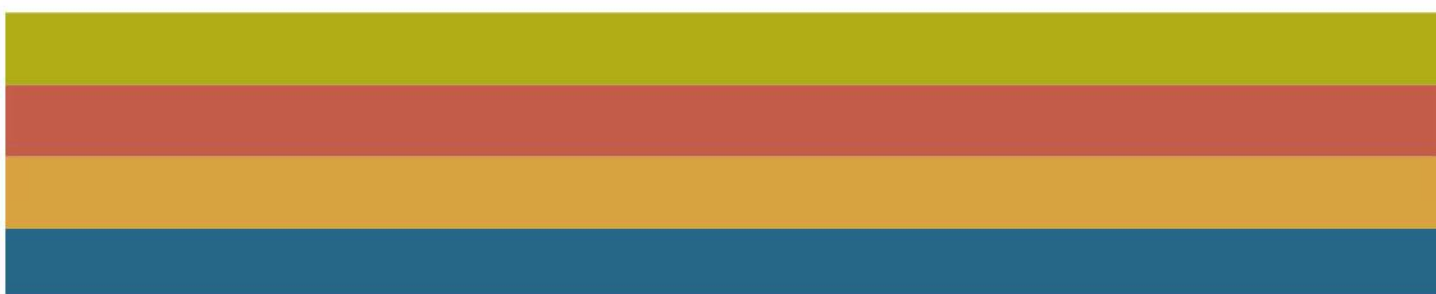
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

10 februari 2022 / projectnummer: 3617



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Groningen wil de Reitdiepzone, gelegen ten noordwesten van het centrum van Groningen, herontwikkelen. De Reitdiepzone is een verouderd bedrijventerrein, dat de gemeente wil veranderen in gemengd stedelijk gebied met de nadruk op woningbouw. In dit verband heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport<sup>1</sup> (hierna 'MER') opgesteld. De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## **Wat blijkt uit het MER?**

Aan het plan (de structuurvisie) is de Omgevingsvisie The Next City voorafgegaan<sup>2</sup>. Deze omgevingsvisie omvat hoge ambities op het gebied van leefkwaliteit, duurzaamheid en gezondheid.

In het MER zijn twee alternatieven onderzocht: variant Intensief (3.239 woningen) en variant Ontspannen (1.999 woningen). Het voorkeursalternatief heeft als basis de variant Ontspannen en biedt ruimte voor 19% meer woningen (2.379 woningen). Het onderzoek laat zien dat alle alternatieven een sterk negatief effect hebben op gezondheidsbescherming, wegverkeerslawaai en externe veiligheid, en in de variant Intensief ook op verkeersafwikkeling. Alle alternatieven hebben een beperkt negatief of negatief effect op parkeren, verkeersveiligheid, spoorweglawaai, luchtkwaliteit, windhinder, bezonning, oppervlaktewater en klimaatadaptatie. Een positief effect hebben de alternatieven op bodem, omdat bij de herontwikkeling diverse bodem- en grondwatersaneringen worden uitgevoerd. Verder hebben de alternatieven een positief effect op de mogelijkheden voor de fiets.

Er zijn geen belangrijke nadelige effecten op Natura 2000-gebieden, omdat deze gebieden te ver van het plangebied liggen en/of niet stikstofgevoelig zijn. Negatieve effecten worden wel verwacht ten aanzien van een aantal beschermde soorten. Voordat de gemeente, in een volgende fase, bestemmingsplannen vaststelt, gaat zij daarom nader onderzoek uitvoeren en de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen ontwikkelen en uitvoeren.

## **Wat is het advies van de Commissie?**

Het MER is goed leesbaar en heeft een heldere opzet. De verwachte negatieve effecten op de leefkwaliteit (door onder andere wegverkeerslawaai en externe veiligheid) zijn goed in beeld gebracht.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de Structuurvisie Reitdiepzone. Het gaat om de volgende punten:**

- een onderbouwing van de bijdrage van het plan aan het bereiken van de ambities van de gemeente. Daardoor is niet duidelijk wat het project bijdraagt aan de ambities voor

<sup>1</sup> Milieueffectrapport Reitdiepzone Groningen, gemeente Groningen, oktober 2021.

<sup>2</sup> *Omgevingsvisie 'The Next City': de Groningse leefkwaliteit voorop*, gemeente Groningen, juli 2018. De Omgevingsvisie is opgesteld vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De structuurvisie en het MER zijn gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving.

bijvoorbeeld leefkwaliteit en mobiliteit, en of alle relevante alternatieven zijn onderzocht. Daarnaast ontbreekt een onderbouwing van de locatiekeuze.

- de berekeningen voor wegverkeerslawaai: deze dienen te worden uitgevoerd zonder de bodemcorrectiefactor voor een wegdektype met een open oppervlaktestructuur toe te passen, omdat de geluidbelasting nu niet goed in beeld is gebracht.
- op de gevel van de nieuw te bouwen woningen zal een hoge geluidbelasting optreden. Of dit met maatregelen (combinaties van maatregelen en/of innovatieve geluidmaatregelen) te beperken is, is nu niet inzichtelijk.
- inzicht in de effecten op luchtkwaliteit onder de (landelijke) normen ontbreekt. Dat is wel relevant, omdat door het toepassen van de landelijke normen niet is gegarandeerd dat sprake is van een gezonde leefomgeving. Verder is niet inzichtelijk of de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen met maatregelen kan worden verbeterd.
- het gebied kent nu al een hoge parkeerdruk en deze zal na realisatie van de woningen alleen maar toenemen. Inzicht in maatregelen waarmee de parkeerdruk kan worden verminderd en de relatie met duurzame mobiliteit ontbreekt.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de Structuurvisie Reitdiepzone.

Verder signaleert de Commissie dat het MER geen samenvatting bevat. De samenvatting van het MER is wel als bijlage bij de structuurvisie is gevoegd. De Commissie beveelt aan om, na aanvulling van het MER, de samenvatting aan te passen en om deze op te nemen in het MER zelf.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



*Figuur 1 Ligging Reitdiepzone (bron: MER, pagina 6)*

### **Aanleiding MER**

*De Gemeente Groningen wil de Reitdiepzone opnieuw inrichten. De oorspronkelijke functie van de zone – handel en industrie – is grotendeels verleden tijd. Het gebied wordt herontwikkeld als gemengd stedelijk gebied met het accent op woningbouw. Naast wonen kunnen ook andere passende functies een plek krijgen in het gebied, zoals lichte bedrijvigheid. De gemeente heeft hiervoor een (ontwerp)structuurvisie opgesteld. Omdat de gebiedsvisie kaders stelt voor m.e.r.–(beoordelingsplichtige) activiteiten – zoals stedelijke ontwikkelingsprojecten – is het nodig een planMER op te stellen.*

### **Rol van de Commissie**

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Groningen – besluit over de structuurvisie voor de Reitdiepzone.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3617](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

## **2 Toelichting op het advies**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Groningen.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### **2.1 Ambities The Next City, onderbouwing locatiekeuze en alternatieven**

#### **Ambities**

In de ontwerp–structuurvisie staat dat deze een nadere uitwerking is van de Omgevingsvisie The Next City en een totaalbeeld geeft van de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. De gemeente Groningen heeft de omgevingsvisie vastgesteld in 2018. Hiermee zijn strategische keuzes gemaakt over de toekomstige ontwikkeling van de stad met het accent op de fysieke leefomgeving. Eén van die keuzes is het laten groeien van de stad. De omgevingsvisie stelt de volgende ambitie centraal: ‘*Groningen wil een duurzame, gezonde en groene gemeente zijn waarin iedere inwoner profiteert van de hoge leefkwaliteit*’. De visie is samengevat in 12 hoofdkeuzes voor de stad. Hieruit blijkt dat de gemeente niet alleen uitgaat van groei van het aantal woningen, maar nadrukkelijk ook van het bereiken van een hoge leefkwaliteit, terugdringing van het autogebruik en energietransitie. Groningen wil verder de gezondste stad van Nederland worden.<sup>3</sup> In de omgevingsvisie wordt ook een aantal ontwikkellocaties aangewezen, waaronder de Reitdiepzone.

<sup>3</sup> Zie The Next City, Healthy Ageing Visie, Groningen gezond 2018–2021.

Uit het MER blijkt dat het plan zeer negatief scoort ten aanzien van wegverkeerslawaaï, externe veiligheid en gezondheidsbescherming (GES-scores<sup>4</sup> --). Ook luchtkwaliteit heeft een (beperkt) negatief effect (GES-score 0/-). Dat lijkt niet aan te sluiten bij de ambitie van de gemeente om een hoge leefkwaliteit te bereiken. In het MER is niet onderbouwd hoe het plan zich tot die (en andere) ambities verhoudt.

### **Locatiekeuze**

In het MER zijn geen locatiealternatieven onderzocht. Enerzijds lijkt dat voor de hand te liggen, gezien de omvang en de (binnenstedelijke) ligging van het plangebied. Anderzijds betreft het plangebied een locatie waar woningbouw op het eerste gezicht niet logisch lijkt, vanwege de hiervoor besproken leefomgevingskwaliteit. Daarom is een onderbouwing van de locatiekeuze, en inzicht in de overwegingen voor woningbouw op deze locatie, noodzakelijk. Het MER geeft deze onderbouwing niet, behalve een verwijzing naar de omgevingsvisie en de wens van de gemeente om inbreidingslocaties te benutten voor woningbouw. Omdat ook in de omgevingsvisie de locatiekeuze niet is onderbouwd en er geen locatiealternatieven zijn onderzocht, is nu niet duidelijk hoe tot een integrale afweging is gekomen en welke rol het milieubelang daarin heeft gespeeld.

### **Alternatieven**

In het MER zijn twee alternatieven onderzocht: variant Intensief (3.239 woningen) en variant Ontspannen (1.999 woningen). Als voorkeursalternatief heeft de gemeente ervoor gekozen om de variant Ontspannen als basis te nemen, maar daarbij flexibiliteit te behouden door 19% meer woningen mogelijk te maken (2.379 woningen). De Commissie constateert dat de alternatieven alleen betrekking hebben op de woningbouwopgave en dat het MER niet ingaat op ruimtelijke of thematische alternatieven en ook niet onderbouwt waarom niet. Dat betekent dat 'de hoeken van het speelveld' niet voldoende zijn onderzocht. Daardoor is niet duidelijk of de in het MER gepresenteerde alternatieven ertoe leiden dat de ambities die de gemeente heeft ten aanzien van milieukwaliteit (zo veel mogelijk) bereikt worden, en welke randvoorwaarden er worden gesteld om de ambities te bereiken of eraan tegemoet te komen. Ook ontbreekt inzicht in de kansen en mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebied duurzamer, gezonder en/of groener in te richten.

De Commissie wijst bijvoorbeeld op mobiliteit. Het MER beschrijft mobiliteit vooral vanuit de fysieke infrastructuur. Zo staat er dat een aantal fietsverbindingen wordt aangelegd en dat het plangebied wordt aangesloten op het busnetwerk. Het MER beschrijft geen alternatieven voor de infrastructuur of andere vormen van mobiliteit.

De onderzochte alternatieven liggen verder qua aard en omvang van het programma relatief dicht bij elkaar. Een alternatief met een zeer omvangrijk programma (meer hoogbouw) had inzicht kunnen geven in de mogelijkheden om het openbaar vervoer te intensiveren of met een strook kantoorgebouwen geluid tegen te houden. Met een dergelijk alternatief wordt het behalen van de ambities uit de omgevingsvisie wellicht wel bereikt, dan wel dichter benaderd.

---

<sup>4</sup> GES staat voor Gezondheidseffectscreening. GES is ontwikkeld om bij ruimtelijke planvorming in beeld te brengen wat de werkelijke gezondheidsrisico's zijn rondom enkele milieufactoren, in aanvulling op wettelijke milieunormen of afspraken.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming te onderbouwen welke bijdrage het plan levert aan het bereiken van de ambities van de gemeente, met name op het gebied van mobiliteit en leefkwaliteit, waar knelpunten zitten en waar kansen liggen. Indien bij de uitwerking van de ambities meerdere reële keuzes mogelijk zijn, adviseert de Commissie verschillende alternatieven uit te werken. Daarnaast adviseert de Commissie de locatiekeuze te onderbouwen.

## 2.2 Westelijke Ring

De Commissie merkt op dat de Reitdiepzone aan de westzijde aan de provinciale weg N370 (Westelijke Ring) grenst. De Commissie is er mee bekend dat er een verkenning is uitgevoerd om het wegvak van de Westelijke Ring te optimaliseren/beter in te passen, waardoor ook de milieukwaliteit binnen het plangebied kan verbeteren. Omdat voorlopig nog geen besluit is genomen met betrekking tot dit project, en de gemeente onvoldoende invloed heeft op de planvorming aangaande de provinciale weg, is in het MER geen rekening gehouden met deze mogelijke toekomstige ontwikkeling. De Commissie kan deze werkwijze volgen, waarbij zij opmerkt dat het combineren van de twee projecten tot een betere omgevingskwaliteit kan leiden dan nu in het MER is gepresenteerd.

## 2.3 Milieueffecten

### 2.3.1 Leefomgevingskwaliteit

#### **Inleiding**

De leefomgevingskwaliteit in de Reitdiepzone wordt sterk beïnvloed door de aanwezigheid van de Westelijke Ring, waar een maximum snelheid geldt van 70 kilometer per uur. De woningbouwlocaties liggen op korte afstand van deze drukke weg, waarover ook transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

#### **Geluid**

De structuurvisie en het MER gaan uit van een compact stedelijk gebied en daarmee van een positionering van veel woningen dichtbij de Westelijke Ring. De globale geluidberekeningen laten zien dat voor veel woningen binnen het plangebied de voorkeursgrenswaarden overschreden worden. Uit het geluidonderzoek blijkt dat met name verkeer op de Westelijke Ring leidt tot een hoge geluidbelasting<sup>5</sup> op de gevels van de gebouwen die op korte afstand van deze weg worden gerealiseerd<sup>6</sup>.

Ten aanzien van geluid blijkt uit het MER dat:

- voor meerdere woningen sprake is van een GES-score met een kwalificatie onvoldoende tot ruim onvoldoende en bij circa 50% van de nieuwe woningen sprake is van een milieugezondheidsscore van (ruim) onvoldoende;

<sup>5</sup> Uit de berekeningen volgt een maximale gevelbelasting op (bestaande) woningen binnen de Reitdiepzone van 69 dB.

<sup>6</sup> En op de woningen die al zijn gerealiseerd in het gebied.

- een aanzienlijk deel van de nieuwe woningen alleen kan worden gerealiseerd wanneer deze worden uitgevoerd met een zogenoemde ‘dove gevel’ wat inhoudt dat in die gevels geen te openen delen aanwezig mogen zijn<sup>7</sup>.

In alle alternatieven resulteert dit in een effectbeoordeling -- (zeer negatief effect) voor geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer, waarbij het geluid van de Westelijke Ring deze effectbeoordeling in een belangrijke mate bepaalt.

De effecten van het plan met betrekking tot het aspect geluid zijn op zich goed in beeld gebracht. Wel constateert de Commissie dat in de geluidberekeningen ten onrechte is uitgegaan van een bodemcorrectiefactor voor wegdek met een open oppervlaktestructuur.<sup>8</sup> De werkelijke geluidbelasting zal daarom hoger zijn.<sup>9</sup>

Het geluidonderzoek geeft een globaal inzicht in verwachte effecten van geluidbeperkende maatregelen<sup>10</sup>, maar deze maatregelen zijn als niet doeltreffend en/of als niet haalbaar bestempeld. De Commissie stelt vast dat niet in alle gevallen is onderbouwd waarom de maatregelen niet doeltreffend zouden zijn. Combinaties van maatregelen en toepassing van innovatieve geluidmaatregelen zijn in het geheel niet afgewogen.

Wel is in de ontwerp structuurvisie aangegeven dat de gemeente in het kader van de zogenoemde ‘Aanpak Ring West’ nader zal aansturen op bronmaatregelen. De gemeente is in dat kader echter niet het bevoegd gezag, zodat onzeker is of de Aanpak Ring West daadwerkelijk zal plaatsvinden. Tot op heden heeft in opdracht van de provincie slechts een voorverkenning plaatsgevonden<sup>11</sup>. Aangezien de maatregelen als niet doeltreffend worden bestempeld, en er geen zekerheid is over de Aanpak Ring West, zal het geluidniveau op de gevel van veel nieuwe woningen boven de wettelijk maximaal vast te stellen hogere waarde liggen. Om die reden is voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de toekomstige geluidssituatie binnen het plangebied uitsluitend het voldoen aan het wettelijk geluidniveau in de woningen als uitgangspunt genomen. Dat is de reden dat voor veel nieuwe woningen dove gevels moeten worden toegepast.

Gezien het voorgaande is de Commissie van mening dat in het MER met het oog op een goed woon- en leefklimaat verder onderzocht had moeten worden op welke wijze de geluidbelasting op de woningen verminderd kan worden. Gedacht kan worden aan bron- en overdrachtsmaatregelen en onderzoek naar wat het effect is van het verleggen van de rooilijn voor de nieuwe woningen in oostelijke richting, aangevuld met (een combinatie van) geluidbeperkende maatregelen.

---

<sup>7</sup> Behoudens vluchtdeuren of te openen delen waar de geluidbelasting op die gevel met (bouwkundige) maatregelen is teruggebracht tot de grenswaarde

<sup>8</sup> Voor de Westelijke Ring is gerekend met een bodemfactor  $B=0,5$  terwijl volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid zou moeten zijn  $B=0,0$  (wegdek met gesloten oppervlaktestructuur, zoals wegdektype DGD of gelijksoortig).

<sup>9</sup> Ervaring leert dat dit waarschijnlijk zal gaan om circa 1 dB verschil.

<sup>10</sup> Zoals meer geluidarm asfalt op de Westelijke Ring, verlagen maximale rijsnelheid op de Westelijke Ring naar 50 km/uur, geluidafscherming aan de oostzijde van de Westelijke Ring.

<sup>11</sup> Zo blijkt ook uit de zienswijze van de provincie Groningen.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming:

- de geluidberekeningen te maken zonder de bodemcorrectiefactor voor een wegdektype met een wegdektype met een open oppervlaktestructuur toe te passen;
- te onderzoeken op welke wijze de hoge geluidbelasting op de gevel van de nieuw te bouwen woningen kan worden verminderd (combinaties van maatregelen en/of innovatieve geluidmaatregelen).

### **Externe Veiligheid**

Uit het onderzoek over externe veiligheid blijkt dat bij alle alternatieven sprake is van een toename van het groepsrisico met meer dan 10% ten opzichte van de referentiesituatie.<sup>12</sup> In het MER krijgen alle alternatieven een effectscore -- (zeer negatief effect) op het gebied van externe veiligheid. Verder is in het MER aangegeven dat tot een afstand van 30 meter vanaf de Westelijke Ring (zone 3) geen nieuwe gebouwen worden toegestaan met verminderd zelfredzame personen. De effecten van het plan ten aanzien van externe veiligheid zijn volgens de Commissie goed in beeld gebracht.

In het onderzoek externe veiligheid is aangegeven dat de toename van het groepsrisico eigenlijk vraagt om een nadere verantwoording en mogelijk om aanvullende maatregelen. In het MER en de Structuurvisie (onder uitvoerbaarheidstoets) is vervolgens een opsomming gegeven van maatregelen waar de gemeente aan denkt. Een tweetal belangrijke maatregelen wordt gekoppeld aan de Aanpak Ring West, terwijl het onzeker is of die aanpak daadwerkelijk zal plaatsvinden. De Commissie beveelt aan om de concrete mogelijkheden tot het treffen van maatregelen om de effecten ten aanzien van externe veiligheid in beeld te brengen bij de besluitvorming over de vast te stellen bestemmingsplannen of het te wijzigen omgevingsplan.

### **Luchtkwaliteit**

In de Omgevingsvisie The Next City is beschreven dat de luchtkwaliteit in de gemeente Groningen tot de beste van de Nederlandse steden behoort. De GES-score (luchtkwaliteit) in en nabij de ontwikkelingslocatie Reitdiepzone is echter matig (0/-) tot zeer matig (-). De luchtkwaliteit uitgedrukt in PM10 (fijnstof) en PM2,5 (superfijnstof) is in de referentiesituatie en bij de alternatieven respectievelijk matig tot zeer matig. Dit komt bij de alternatieven neer op concentraties van 16 tot 20 (fijnstof) en 8 tot 10 (superfijnstof) microgram per kubieke meter. Het MER stelt dat daarmee wordt voldaan aan de landelijke normen. Dat klopt. Het MER moet echter alle milieueffecten in beeld brengen, dus ook de effecten onder de landelijke normen. In het MER is echter niet (duidelijk) aangegeven hoe genoemde concentraties zich verhouden tot de (onlangs aangescherpte) WHO-normen voor fijnstof. Die normen gaan uit van 15 microgram fijnstof en 5 microgram superfijnstof. De verwachte toekomstige waarden (en ook de huidige waarden) liggen derhalve hoger dan de WHO-normen. Dit is vooral belangrijk omdat de landelijke normen de gezondheid niet garanderen. De WHO-normen gaan hier wel van uit. De Commissie adviseert daarom inzicht te geven in de effecten onder de landelijke normen. Verder beveelt de Commissie aan – ook gelet op het feit dat de GES-score (luchtkwaliteit) nu al als (zeer) matig wordt beoordeeld – na te gaan of de beoordeling ‘beperkt negatief’ voor het aspect luchtkwaliteit de juiste is. Tenslotte zijn in het MER onvoldoende mitigerende maatregelen onderzocht, met name niet in de vorm van combinatie van maatregelen (zie ook de paragraaf over geluid).

<sup>12</sup> Uit de zienswijze van de Veiligheidsregio Groningen blijkt dat deze – vanwege de hoogte van het groepsrisico – adviseert: “deze ontwikkeling hier (in deze omvang) niet te laten plaatsvinden”.



De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming:

- inzichtelijk te maken wat de effecten zijn onder de landelijke normen ten aanzien van luchtkwaliteit, en daarbij de WHO-normen te betrekken;
- te onderzoeken welke maatregelen kunnen worden getroffen om de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen te verbeteren.

### **Integrale afweging gezondheid**

Groningen wil de gezondste stad van Nederland worden (zie de Healthy Ageing Visie). Uit het MER blijkt dat alle alternatieven voor geluid en externe veiligheid een sterk negatieve effectbeoordeling krijgen en voor luchtkwaliteit (zeker als getoetst zou worden aan de WHO-normen) ook sprake is van een negatieve effectbeoordeling. Een integrale afweging van deze gezondheidsaspecten ontbreekt. De Commissie beveelt aan deze afweging alsnog te maken en daarbij de cumulatie van de effecten te betrekken.

### **2.3.2 Mobiliteit**

Het MER beschrijft geen alternatieven voor de infrastructuur en mobiliteit. Ook gaat het MER niet in op de Omgevingsvisie The Next City met betrekking tot de optimale mix van mobiliteit ('modal split'), bestaande uit inrichting, fiets- en OV-voorzieningen en parkeren. Er wordt niet beschreven hoe de gemeente wil stimuleren dat de auto daadwerkelijk minder gebruikt wordt, of op welke wijze deze gebiedsontwikkeling kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De algemene ervaring is dat het louter faciliteren van fiets- en OV-verbindingen er niet toe leidt dat mensen de auto laten staan. Dit geldt temeer wanneer eerst woningen worden gebouwd en pas daarna de fiets- en OV-verbindingen worden gerealiseerd. Dan hebben nieuwe bewoners immers al de gewoonte om de auto te gebruiken en zullen zij minder geneigd zijn over te stappen naar andere wijzen van vervoer.

Het MER stelt vast dat er een risico op parkeeroverlast is. Voor de wijk Vinkhuizen zal geen sprake zijn van het invoeren van een betaald parkeerregime. Er zijn geen maatregelen opgenomen om parkeerproblemen op te lossen als deze zich voordoen. Ook is geen inzicht gegeven in de mate waarin dit risico kan optreden en welke maatregelen er achter de hand zijn om de gevolgen op de omgeving te beperken.

De structuurvisie bepaalt weliswaar dat parkeren moet plaatsvinden op eigen terrein, maar in de huidige situatie – in de afgelopen jaren zijn al enkele grootschalige woongebouwen gerealiseerd in het gebied – wordt al volop geparkeerd in de openbare ruimte. Er lijkt nu al sprake ten zijn van een hoge parkeerdruk in het gebied.<sup>13</sup>

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, in te gaan op de relatie tussen de reeds aanwezige parkeerdruk, de gekozen parkeernormen behorende bij de gewenste ontwikkelingen en de beperkte aandacht die het MER heeft voor duurzame mobiliteit.

<sup>13</sup> Een aantal van de ingebrachte zienswijzen bevestigen dit beeld.

### 2.3.3 Natuur

#### Stikstof

Voor de gebruiksfase zijn AERIUS-berekeningen gemaakt waaruit blijkt dat het plan niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Uit het MER en de rekenresultaten blijkt echter niet voor welke Natura 2000-gebieden de berekeningen zijn gemaakt. De Commissie stelt vast dat het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied het gebied 'Drentsche Aa' betreft op 25 kilometer van het plangebied. Aangezien uit de rekenresultaten blijkt dat de emissies op een afstand van 5 kilometer 0,00 mol/ha/j zijn, zal inderdaad geen sprake zijn van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

De stikstofemissie vanwege de aanlegfase is niet in beeld gebracht, omdat dat afhangt van de exacte bouwwijze en vooruitlopend op de voorziene vrijstelling voor tijdelijke effecten in de bouwfase die op 1 juli 2021 in werking is getreden. Het MER noemt ook geen mogelijke maatregelen om stikstofneerslag tijdens de bouwfase te beperken, zoals de inzet van elektrisch materieel.

Het klopt dat op 1 juli 2021 artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking is getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin is bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning.<sup>14</sup> De Commissie wijst erop dat deze wetswijziging geen betrekking heeft op de inhoud van het MER – daarin moeten nog steeds alle milieueffecten in beeld worden gebracht – en ook niet op besluitvorming over plannen zoals bestemmingsplannen en structuurvisies.<sup>15</sup> In beginsel moet in het MER daarom wel een inschatting worden gemaakt van de effecten van de bouwfase. Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied, en gezien het feit dat de stikstofeffecten ten opzichte van de gebruiksfase beperkt zullen zijn, zijn niet of nauwelijks effecten te verwachten. De Commissie beveelt daarom in dit geval aan de stikstofeffecten en mogelijke mitigerende maatregelen voor de aanlegfase in beeld te brengen bij de besluitvorming over de vast te stellen bestemmingsplannen c.q. het te wijzigen omgevingsplan.

#### Beschermde soorten

De conclusie van het MER is dat de sloop van gebouwen en de herinrichting van gronden de in het plangebied aanwezige beschermde soorten, zoals vleermuissoorten, gierzwaluw en huismus, mogelijk negatief kan beïnvloeden. De beide alternatieven worden gelijkwaardig beoordeeld als negatief (-). Er is echter wel degelijk onderscheid te maken in de alternatieven als gekeken wordt naar de uiteindelijke invulling daarvan. De Ontspannen variant met een duidelijke restruimte waarin een park met water wordt ontwikkeld, zal meer kansen bieden voor biodiversiteit. Dit betekent dat vanuit het perspectief van behoud en afhankelijk van de precieze invulling de Ontspannen variant gunstiger is dan de Intensieve op het gebied van mogelijke verhoging van het voorkomen van beschermde soorten en biodiversiteit.

---

<sup>14</sup> Hieronder vallen de stikstofeffecten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk en de stikstofeffecten van het aanleggen, veranderen of verwijderen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen.

<sup>15</sup> Artikel 2.7 Wnb is ongewijzigd. Dit betekent dat bij vaststelling van een plan de wetenschappelijke zekerheid moet bestaan dat geen significante gevolgen optreden voor een Natura 2000-gebied. Als dit niet uitgesloten kan worden, moet een Passende beoordeling opgesteld worden (2.8 Wnb).

Het voorliggend plan kent nogal wat onzekerheden over de precieze uitvoering en invulling. Zo staat in de structuurvisie dat de gemeente, om enige flexibiliteit te behouden, een aantal woningen extra mogelijk maakt. In het voorkeursalternatief worden maximaal 2.379 woningen voorzien (19% meer dan in de variant Ontspannen). Het blijft ongewis hoe de ontwikkeling van het voorkeursalternatief zich verhoudt tot de andere alternatieven met betrekking tot natuurwaarden in relatie tot biodiversiteit. Er wordt gesteld dat de gemeente nog bezig is de Stedelijk Ecologisch Structuur te actualiseren en ook regels op te stellen voor Natuurinclusief Bouwen. Dit leidt ertoe dat op abstracte wijze met enkele stippen op de plankaart enkele locaties langs het Reitdiep zijn aangegeven waar het de ambitie is om ondersteunende onderdelen van de SES te ontwikkelen.

Als we teruggaan naar de beoordeling van de effecten van de alternatieven kan gesteld worden dat die wel gelijkwaardig zijn wat betreft de sloop van gebouwen. De conclusie van het MER is terecht dat tijdig onderzoek noodzakelijk is naar het voorkomen van beschermde soorten met name in en op de bestaande gebouwen. Voor die soorten moeten bij de uitvoering van de werkzaamheden de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd. De Commissie beveelt aan om het betreffende onderzoek ook de basis te laten zijn voor het uitwerken van een plan over hoe leefgebied voor de aangetroffen soorten te kunnen behouden, zo niet uit te breiden, binnen het voorkeursalternatief.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsingToetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Kees Slingerland (voorzitter)

drs. Gerwin Gabry

mr. Lotte Geense (secretaris)

ing. Gerard Krone

drs. Martin Poot

ir. Ruud Westerhof

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Structuurvisie.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D 11.2, “stedelijk ontwikkelingsproject”.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van Groningen.

### **Initiatiefnemer besluit**

College van burgemeester en wethouders van Groningen.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 20 januari 2021 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3617](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

