

bestemmingsplan

Bestemmingsplan
Friesestraatweg 231 te Groningen

versie ontwerp

Friesestraatweg 231 te Groningen

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	1
Hoofdstuk 2	Huidige situatie en beschrijving initiatief	3
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	18
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	38
Hoofdstuk 6	Participatie en overleg	40
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie	41

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Archeologisch onderzoek
Bijlage 2	Stikstofdepositieberekeningen
Bijlage 3	Quickscan ecologie
Bijlage 4	Nader Onderzoek Wet natuurbescherming
Bijlage 5	Watertoets
Bijlage 6	Onderzoek waterhuishouding
Bijlage 7	Geluidsonderzoek
Bijlage 8	Concept advies Externe veiligheid omgevingsdienst
Bijlage 9	Advies brandweer Groningen
Bijlage 10	Herbemonstering bodemonderzoek
Bijlage 11	Historisch bodemonderzoek
Bijlage 12	Windhinderonderzoek
Bijlage 13	Bezonningsstudie
Bijlage 14	Samenvatting en beantwoording inspraakreacties
Bijlage 15	Samenvatting en beantwoording overlegreacties

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Friesestraatweg 229 en de Friesestraatweg 231 te Groningen staat de bebouwing van een autogarage inclusief tankstation. De locatie staat kadastraal bekend als: gemeente Groningen, sectie L en nummers 2389, 2390 en 5693.

Op deze locatie wordt een appartementencomplex met daarin 160 woningen voorgesteld. Een impressie van de voorgestelde invulling is weergegeven in figuur 1.1. Een luchtfoto van het terrein is weergegeven in figuur 1.2. De ontwikkeling maakt deel uit van de transformatie van de Reitdiepzone naar een woonomgeving. Op dit moment worden in de zone diverse woningbouwprojecten gerealiseerd.

De ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingplan 'Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/Reitdiep'. Ter plaatse geldt de bestemming 'Bedrijven' waarbinnen woningbouw niet is toegestaan.

De gemeente Groningen wil in principe meewerken aan de ontwikkeling door middel van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin.



Figuur 1.1 Impressie

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 9.000 m² en is begrensd door de autogarage A-garage B.V. aan de Friesestraatweg 231a aan de noordzijde, het Reitdiep aan de oostzijde, het kerkgebouw aan de Friesestraatweg 221 aan de zuidzijde en de Friesestraatweg (N370) aan de westzijde. De begrenzing is afgestemd op het stedenbouwkundig plan van de ontwikkeling. De ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1.3.



Figuur 1.2 De ligging en begrenzing van het plangebied

1.3 Planologisch kader

Het plangebied is geregeld in het bestemmingsplan *Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg / Reitdiep*, dat in 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Groningen. Het plangebied is hierin bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden'. Het realiseren van woningbouw is binnen deze bestemming niet mogelijk.

De bestemming is namelijk bedoeld voor bedrijven uit de milieucategorieën 1 en 2. Voor het bestaande tankstation is een aanduiding 'LPG VULPUNT (MET 45 M. CONTOUR EN 150 M. CONTOUR)' van toepassing.

Om de ontwikkeling naar woningbouw planologisch mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Dit bestemmingsplan voorziet daarin.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie en beschrijving initiatief

2.1 Huidige ruimtelijk-functionele structuur

2.1.1 Ontstaansgeschiedenis

De te ontwikkelen locatie maakt deel uit van een langgerekt gebied dat ingesloten wordt door de Friesestraatweg en het water van het Reitdiep. Lang voor de stad werd uitgelegd met de zogenaamde 60-er jaren stempelwijken was in deze zone wegens de economisch gunstige ligging tussen weg en water al bebouwing aanwezig met een tweezijdige oriëntatie tot gevolg.

Tot de 30-er jaren ging het meeste vervoer voor het bedrijven-/industrieterrein over het water. Daarna nam het vervoer over de weg exponentieel toe. De eveneens gunstige ligging aan de Friesestraatweg als één van de oorspronkelijke radialen van de stad zorgde dan ook voor een langgerekt lint van voornamelijk industriële activiteiten en functies.

In het plan van Uitbreiding 1932 van Berlage Schut kreeg deze zone, zoals alle gebieden die gelegen waren aan het water, de bestemming handel en industrie. Enkele oorspronkelijke boerderijtjes zijn in de huidige bebouwing van de zone als totaal nog herkenbaar. Ondertussen heeft de stad deze zone in de stad al lang ingehaald. De Friesestraatweg werd onderdeel van de ringweg rond Groningen. Deze ringweg werd naast de oorspronkelijke route gelegd waardoor de oude weg werd opgeknipt in twee voor autoverkeer doodlopende uiteinden. Daarnaast was uitbreiding ten gevolge van schaalvergroting of vernieuwing op deze plek nauwelijks meer mogelijk. Dit heeft in deze zone geleid tot een geleidelijke functieverandering en verkleuring, die deels zijn uiteindelijke beslag nog moet krijgen.

2.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur

De te ontwikkelen locatie aan de Friesestraatweg ligt in het noorden van het langgerekte gebied dat ingesloten wordt door de ringweg N370 (Friesestraatweg) en het Reitdiep. Naast deze twee grenzen wordt de noordelijke plangrens gevormd door de huidige bebouwing van een autogaragebedrijf aan de Friesestraatweg 231a. Op termijn zijn ook op deze locatie plannen om de gronden te ontwikkelen tot woningbouw. De zuidzijde van het plangebied wordt begrensd door het kerkgebouw van de Friesestraatweg 221 De Stadskerk. Aan deze zijde van het plangebied loopt overigens een ontsluitingsweg waardoor de 'achterzijde' van het perceel te bereiken is.

Ondanks het feit dat het Reitdiep geen rol meer speelt in het vervoer van goederen over water, blijft het een belangrijke vaarroute voor de stad Groningen. De functie van het water is veranderd van een handelsfunctie naar een recreatieve functie. Het Reitdiep is de recreatieve toegangsweg over water voor Groningen. Bovendien is het Reitdiep een vaarroute die zich strekt van de binnenstad van Groningen tot aan het Nationale Park Lauwersmeer/de Waddenzee. Bij de inrichting van het gebied wordt rekening gehouden met de ligging nabij het water.

Het perceel is op de 'oude' Friesestraatweg ontsloten. In noordelijke richting sluit deze weg aan op de ringweg N370. Het terrein is op dit moment ingericht ten behoeve van een autogarage inclusief tankstation. Het terrein is vrijwel geheel verhard met erfverharding dan wel de bebouwing ten behoeve van de garage. Enkel aan de zijde van de Reitdiep is sprake van enige beschoeiing.

De zone langs de oostkant van het Reitdiep is onderdeel van de door de raad vastgestelde stedelijk ecologische structuur (SES kaart 2011) met de status van te ontwikkelen en versterken groenverbinding. Het behoort tot de zogenaamde basisgroenstructuur van het

Groenstructuurplan (zie paragraaf 3.3). Het plangebied maakt hier zelf geen deel van uit.

De functie van de autogarage is inmiddels beëindigd. Het tankstation is daarentegen nog in gebruik. Echter zal ook deze functie beëindigen op het moment dat er woningen in het plangebied gebouwd gaan worden. Op deze manier zorgt het tankstation niet voor milieu belemmeringen.

2.2 De gewenste ruimtelijk-functionele structuur

2.2.1 Voorgeschiedenis

De ontwikkelingen in het plangebied ten behoeve van woningbouw vloeit voort uit de herstructuringsopgave van de gehele Reitdiep. Deze ontwikkeling is in het geldende bestemmingsplan al ingezet, door de Reitdiepzone te dezoneren, van zware naar lichte industrie, waardoor de geluidcontour wegens industrie is komen te vervallen. Hierdoor is de mogelijkheid ontstaan tot de ontwikkeling van woningbouw in deze zone.

2.2.2 Ontwerputgangspunten

De dynamiek van de stad heeft zich nu ook op dit terrein gericht. Dit is mede te danken aan de verdwijning van de Suikerfabriek uit de directe omgeving en een concentratie ervan in Hoogkerk. Het belangrijkste uitgangspunt voor de ontwikkeling van het plangebied is dat het deel van het netwerk van de stad gaat uitmaken. Dat betekent dat het een goede toegankelijkheid en een uitnodigende uitstraling gaat krijgen en dat ten gevolge van de te ontwikkelen woonfunctie.

Er is bebouwing voorzien die in hoogte varieert van 3 tot 11 bouwlagen. Het parkeren moet voldoen aan de geldende parkeernormen van de gemeente en wordt opgelost op een openbaar plein. De wegenstructuur voor de auto-ontsluiting wordt tot een minimum beperkt. De hoofdontsluiting van het terrein vindt plaats via de Friesestraatweg.

Het ontwerp moet verder tot stand komen binnen een aantal milieutechnische randvoorwaarden. Vanuit de omgeving zijn de volgende beperkingen aan de orde:

- wegverkeerslawaaï als gevolg van de ringweg;
- een risicozone en een invloedsgebied vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen over de ringweg.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe met deze belemmeringen is omgegaan.

2.2.3 Het Ontwerp

Het woonprogramma wordt ontwikkeld tussen de parallelweg van de Friesestraatweg en het Reitdiep. Voor de locatie is in afstemming met de gemeente Groningen een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld. Voor de Reitdiepzone zijn door de gemeente stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Het plan is hierop afgestemd.

Figuur 3.2 geeft een weergave van het beoogde ontwerp. De hoogte van het appartementengebouw loopt trapsgewijs op van 3 naar 11 bouwlagen. Door de trapsgewijze benadering van het appartementengebouw oogt het vriendelijk in de nieuwe omgeving en komt hierdoor niet massaal over. De hoogte is daarnaast passend bij bestaande- en toekomstige hoogbouw in de omgeving van de Friesestraatweg. Hiermee past het planvoornemen binnen de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Groningen voor dit gebied.

Programma

Het plan gaat uit van een gedifferentieerd woonprogramma. In het appartementengebouw komen woningen met een oppervlakte kleiner dan 79 m² en woningen met een oppervlakte groter dan 79 m². Het gaat om een gedifferentieerd aanbod van huur - en koopappartementen.



Figuur 3.2 Basisprincipe ontwerp

2.2.4 Verkeer en parkeren

Algemeen

Het gemeentelijk beleid gaat uit van een nauwe samenhang tussen het ruimtelijke beleid en het verkeers- en vervoersbeleid. Dit tegen de achtergrond van het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Het verkeers- en vervoersbeleid is vooral gericht op stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer. Dit impliceert een efficiënter gebruik van de bestaande verkeersruimte door een duidelijke verkeersstructuur, het vergroten van de doorstromingscapaciteit op het stedelijke hoofdwegennet en bundeling van verkeersstromen, zodat in de tussenliggende gebieden een aangenaam en veiliger woon- en leefklimaat kan ontstaan.

Ontsluiting

Het gebied wordt ontsloten via de parallelweg van de westelijke ringweg (de Friesestraatweg). Door de transformatie van werken naar wonen zal de maximumsnelheid verlaagd (kunnen) worden van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Voor fietsers is de Friesestraatweg een onderdeel van een fietsroute en deelt hier de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer.

De parallelweg wordt in noordelijke richting ontsloten via de gebiedsontsluitingsweg N370 (70 km/u), welke behoort tot de binnenring van Groningen. Deze straat sluit aan op de provinciale weg N370 en N355 in noordelijke en oostelijke richting en op de N7 in zuidelijke richting, welke ontsluiting biedt naar de A7 en A28.

Openbaar vervoer

Het plangebied is met het openbaar vervoer ontsloten door middel van de bushaltes langs de Edelsteenlaan en de Pleiadenlaan, ten zuiden van het plangebied. Deze bushaltes wordt

aangedaan door zowel het reguliere stads- en streekvervoer en voorzien in een verbinding met het Hoofdstation.

Fietsstructuur

De gemeente onderscheidt het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk, dat ontsluitend en fijnmazig is (Fietsstrategie Groningen 2015-2025). Het gebied is goed aangesloten op het hoofd- en basisnetwerk voor de fiets.

Parkeren

Bij nieuwbouwprojecten moeten de door de raad vastgestelde parkeernormen worden gehanteerd, zoals vastgelegd in de "*Beleidsregels parkeernormen 2012 (versie februari 2016)*". In de beleidsregels is vastgelegd dat initiatiefnemers bij nieuwbouwontwikkelingen zelf verantwoordelijk zijn voor het oplossen van de parkeerbehoefte en deze parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. De term 'eigen terrein' wordt soms ten onrechte gezien als 'eigen erf'. Met de term 'eigen terrein' wordt in de beleidsregels het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief bedoeld. In sommige gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde, meestal gaat het om een bouwinitiatief op een perceel. Bij nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als 'eigen terrein' beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

In het kader van een kwalitatief goede openbare ruimte, moet gezocht worden naar een optimale verhouding tussen parkeren op 'eigen erf' en parkeren in de toekomstige openbare ruimte, bedoeld voor bijvoorbeeld parkeren door bezoekers. Indien in het gebied betaald parkeren geldt of gaat gelden, moet daarvoor een parkeervergunning bij de gemeente worden aangevraagd.

Het plangebied ligt in de ringwijken, waar de gemeente de volgende beleidsregels parkeernormen 2012 voor de voorgestelde bebouwingstypen hanteert:

Functie	Norm ringwijken (pp per woning)
Wonen 50-79 m2:	1,1
Wonen 80-99 m2:	1.3

Er dient voldaan te worden aan de geldende gemeentelijke parkeernormen. Er worden voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd conform de geldende parkeernormen. De aanleg van voldoende parkeerplaatsen is gewaarborgd door het opnemen van een parkeerbepaling in de regels. Het plan veroorzaakt zodoende geen parkeeroverlast in de omgeving omdat het plangebied voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. Naast autoparkeren wordt er in het plangebied ook ruimte gereserveerd voor fietsenstallingen.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

De verkeersgeneratie is berekend op basis van de gemiddelde kentallen die afkomstig zijn van het CROW (Publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren). Omdat het woningbouwprogramma nog niet definitief is, is de berekening van de verkeersgeneratie op basis van een worst-case berekening inzichtelijk gemaakt. De categorie 'Koop, appartementen, duur' levert de meeste verkeersgeneratie aan. De locatie ligt in 'rest bebouwde kom' in een 'sterk stedelijke' gemeente. Op basis van de genoemde kenmerken geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 6,8 mvt/etmaal per woning.

De totale verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling van 160 appartementen bedraagt zodanig 1.088 mvt/etmaal.

In de huidige situatie bevindt zich een tankstation met garage (circa 4.500 m² bvo) op het projectgebied. De verkeersgeneratie bedraagt voor een bedrijf dat arbeidsintensief en bezoekersextensief is op basis van voorgenoemde uitgangspunten 7,9 mvt/etmaal per 100 m² bvo. De verkeersgeneratie in de huidige situatie bedraagt derhalve 355 mvt/etmaal.

De toename van de verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling bedraagt 733 mvt/etmaal (worst-case berekening met maximale ontwikkeling dure koopappartementen). De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de dag, waarin doorgaans maximaal 10% van de etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Op het drukste uur zullen de ontsluitende wegen een verkeerstoename van circa 74 mvt ondervinden. Deze verkeerstoename zal merkbaar zijn in de drukkere uren maar naar verwachting geen negatieve gevolgen hebben op de omliggende ontsluitingswegen en niet leiden tot een verminderde doorstroming op de wegvakken en de relevante kruispunten.

Conclusie

Door de ontwikkeling op het plangebied neemt de verkeersintensiteit op de ontsluitingswegen beperkt toe, er zullen naar verwachting geen problemen ontstaan op het gebied van de verkeersafwikkeling. De toekomstige parkeerbehoefte wordt opgevangen in het plangebied zelf. Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

2.2.5 Groenstructuur

In de gemeente Groningen zijn vier beleidsplannen van toepassing voor het groen, namelijk het groenstructuurplan, het bomenstructuurplan, de Algemene Plaatselijke Verordening Gemeente Groningen (APVG), en daaraan gekoppeld de beleidsregels voor het vellen van een houtopstand (2013). De ambitie van deze beleidsstukken is vooral gericht op de completering en de kwalitatieve verbetering van de groen-bomenstructuur met de ambitie de kwaliteit van de leefomgeving te versterken, een bijdrage te leveren aan een aangenaam stadsklimaat en een gevarieerde stadsnatuur te verkrijgen.

De groenstructuurvisie geeft aan dat Groningen de ambitie heeft het groen in het basisgroen te handhaven en te versterken. Indien dit absoluut onmogelijk is, dient het te kappen groen 1:1 te worden gecompenseerd. Er staan binnen het plangebied geen bomen die deel uitmaken van de bomenhoofd- of nevenstructuur.

Vanuit de raad zijn er onderdelen binnen de gemeente Groningen vastgesteld die behoren tot de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het plangebied maakt geen deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur. Enkel de strook ten oosten van het Reitdiep betreft een strook met daarin ecologische groenverbindingen. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, doet daar geen afbreuk aan. De actuele groenverbindingen zijn weergegeven in figuur 3.1.

Het tot stand brengen c.q. het behouden van een ecologische verbinding langs het Reitdiep is voor onderhavig bestemmingsplan een uitgangspunt. Het plangebied moet daarmee in ecologisch opzicht duurzaam worden ingericht en aansluiten op omliggende SES-gebieden. Als knelpunten voor het Reitdiepgebied worden genoemd: oeverbeschoeiing, troebel water, slootbeheer en verruiging door afwijkend maai-beheer. Daarnaast zijn er diverse barrières, zoals de Pleiadenbrug.

Derhalve wordt de noord- en zuidkant van het plangebied aangeplant met bomen en groen. Tevens krijgt de halfverdiepte parkeergarage een 'groen' dak.

Daarnaast blijft een strook van 10-15 meter langs de oever van het Reitdiep onbebouwd en behoud tevens zijn groene inrichting.

2.2.6 Waterstructuur

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel ligt langs de oostzijde het Reitdiep. Dit betreft een belangrijke aan en afvoerroute en daarnaast een recreatieve vaarroute in Groningen en maakt onderdeel uit van de primaire waterstructuur van de stad én maakt tevens deel uit van de Staande Mast Route van Groningen naar het Lauwersmeer. De toekomstige inrichting van het plangebied bestaat, net zoals dat voorheen was, in hoofdzaak uit verharding in de vorm van dakoppervlak en bestrating. In de openbare ruimte is geen mogelijkheid om oppervlaktewater te realiseren. Langs de watergang ligt een lokale waterkering die in stand moet worden gehouden. Hierop wordt in paragraaf 4.6 nader ingegaan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Met de Structuurvisie zette het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsruimte voor het faciliteren van ontwikkelingen. Dit bestemmingsplan raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in het Barro.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt niet alleen regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels die in ruimtelijke plannen moeten worden opgenomen. Dit bestemmingsplan raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in het Barro.

Duurzame verstedelijking

In het Bro (artikel 3.1.6) is geregeld dat een toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voorzien in duurzame verstedelijking. Het artikel is op 12 mei 2017 gewijzigd en op 1 juli 2017 in werking getreden. Voor dit plan wordt getoetst aan deze nieuwe regeling, die inhoudt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling bevat. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet er tevens gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In dit ruimtelijk plan is, op basis van het aantal woningen dat gerealiseerd wordt, sprake van een stedelijke ontwikkeling. Deze ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied. Er is sprake van duurzaam ruimtegebruik.

In paragraaf 3.3 (regionale woningbouwafspraken) wordt omschreven hoe de ontwikkelingen van de woningen passen binnen de woningbehoefte die binnen de gemeente Groningen geldt. Hiermee is aangetoond dat er behoefte is aan deze woningen.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie 2016-2020 en Omgevingsverordening

Op 1 juni 2016 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie 2016-2020 vastgesteld. De Omgevingsvisie bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Deze is in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan (POP) gekomen. Uit de Omgevingsvisie vloeien richtlijnen en voorschriften voort, die zijn vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie 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'. Voor de ontwikkeling is het thema 'ruimte' met de daar bijbehorende belangen 'ruimtelijke kwaliteit' en 'aantrekkelijk vestigingsklimaat' van belang.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie streeft naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de mate waarin binnen een gebied de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde in onderlinge verhouding geoptimaliseerd zijn. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied. Dit plangebied ligt in het stedelijk gebied. Hier kunnen stedelijke functies, zoals woningen, toegevoegd worden. Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijk gebied. Er worden vanuit het provinciale beleid dan ook geen aanvullende eisen gesteld.

Aantrekkelijk vestigingsklimaat

De kwaliteit van het wonen levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de provincie. Een hoge woonkwaliteit kan worden bereikt door het woningaanbod optimaal te laten aansluiten bij de wens van de inwoners; ook als het gaat om het soort kern waar men wil wonen. De provincie geeft aan dat inbreidingslocaties geschikte locaties zijn voor woningbouw. De provincie heeft hierin zelf een faciliterende rol.

Verordening

In artikel 2.13.4 van de verordening worden regels gegeven met betrekking tot woningbouw. Een ruimtelijk plan kan alleen in woningbouw voorzien, voor zover deze woningbouwmogelijkheden naar aard, locatie en aantal overeenstemmen met een regionale woonvisie. In paragraaf 3.3 wordt beschreven dat de voorgenomen woningbouwontwikkeling past binnen het gemeentelijk woonbeleid.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan in overeenstemming is met de Omgevingsvisie 2016-2020 en de Verordening van de provincie Groningen.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2008-2020 'Groningen, Stad op scherp'

In de Structuurvisie 2008 - 2020 Groningen, Stad op Scherp (2009) is in grote lijnen de toekomst van de stad geschetst. De gemeente stelt zichzelf als doel om de woon- en leefomstandigheden van de huidige en toekomstige bewoners van Groningen te verbeteren, haar positie als hoofdstad van het Noorden te versterken. Ook wil Groningen als stad en als nationaal stedelijk netwerk met Assen in de (inter)nationale context positioneren als stad en regio met economische kansen en potenties in met name de kennissector.

De structuurvisie is niet op uitvoering gericht en bevat daarom geen concrete uitspraken ten aanzien van de ontwikkeling aan de Friesestraatweg. In algemene zin streeft de gemeente naar aantrekkelijke, onderscheidende wijken en een woningaanbod dat voldoet aan de specifieke woonwensen: van jong tot oud, van arm tot rijk, van modern tot meer traditioneel. Kwantitatief staat de gemeente voor een forse opgave. Tussen 2008 en 2020 moeten circa 15.000 woningen gebouwd worden. Op de woningbouwopgave wordt in de navolgende paragrafen nader ingegaan.

Structuurvisie 'Kwaliteit van Wonen' 2010-2020

In de structuurvisie Kwaliteit van Wonen geeft het stadsbestuur aan wat het woonbeleid in Groningen is op lange termijn. Onderwerpen als duurzaamheid, omvang sociale huurvoorraad, ouderenhuisvesting, jongerenhuisvesting komen aan de orde.

Als centrale ambitie van het woonbeleid is uitgesproken dat een ieder zoveel mogelijk naar zijn zin moet kunnen wonen.

Daarbij moet er meer te kiezen zijn, in woningtype, woonmilieu en wijk.

Een belangrijke verstedelijkingsambitie is de compacte stad. Door de verstedelijkingsambitie is Groningen de afgelopen jaren flink gegroeid en om deze groei op te vangen moeten maatregelen worden genomen om de stad bereikbaar te houden. Infrastructurele maatregelen kunnen vervolgens een structurerend effect hebben op het woningbouwprogramma. De ontwikkelingslocatie aan de Friesestraatweg bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied en op korte afstand (circa 3 kilometer) van het centrum. Woningbouw op deze locatie draagt bij aan het verder vormgeven van de compacte stad. In de visie wordt de Reitdiepzone tevens als goede locatie voor woningbouw aangegeven.

Als ambitie geldt verder dat kwaliteit boven kwantiteit gaat door veel aandacht te besteden aan een duurzaam ingerichte woonomgeving. In de woonambitie wordt ook de nadruk op duurzaamheid gelegd en is het accent bij nieuwbouw gelegd bij drie doelgroepen: jongerenhuishoudens, gezinnen en ouderen.

Voor het plangebied is van belang dat wordt ingezet op een gevarieerd aanbod op korte afstand van de binnenstad. Alle drie de doelgroepen worden bediend.

Meerjarenprogramma Wonen 2017-2020

Elk jaar maakt de gemeente een meerjarenprogramma Wonen. Het Meerjarenprogramma is een uitvoeringsprogramma van de structuurvisie Kwaliteit van Wonen. Op basis van actuele ontwikkelingen, nieuwe beleidsthema's en concrete realisatie van projecten en beleid kan worden bepaald of de doelstellingen uit de structuurvisie behaald worden. Het actuele meerjarenprogramma dateert van november 2016.

In het meerjarenprogramma is de Reitdiepzone/Friesestraatweg als ontwikkellocatie voor appartementen opgenomen. De gemeente heeft de Reitdiepzone hard nodig als zone voor woningbouw om in de vraag naar stedelijk wonen te voorzien. Dit kan gaan om jongerenhuisvesting, sociale en vrije sectorhuur voor starters op de woningmarkt (bijv. 2/3 kamer appartementen) en grondgebonden sociale huurwoningen. De stedenbouwkundige, milieutechnische en andere kaders bepalen de ruimtelijke contouren waarbinnen deze ontwikkelingen zich kunnen voordoen.

Woonvisie gemeente Groningen

De gemeenteraad heeft op 19 mei 2015 de woonvisie "Wonen in Stad" vastgesteld. In de woonvisie wordt geconstateerd dat de stad de komende jaren verder zal doorgroeien: van 200.000 inwoners in 2015 tot ongeveer 235.000 inwoners in 2030. De stad Groningen zal een grote aantrekkingskracht uit blijven oefenen op omliggende kernen en gemeenten en de trek naar de stad zal voorlopig blijven toenemen, inclusief studenten en kenniswerkers. Nieuwbouw zal hierdoor de komende tijd nodig blijven.

Met de verwachte groei staat Groningen de komende tijd nog voor een aantal vragen en uitdagingen, zoals: hoe de groei concreet moet worden vormgegeven in woningtypen en eigendomsvormen, hoe huisvesting voor jongeren moet worden georganiseerd en hoe het wonen betaalbaar gehouden moet worden. In de woonvisie wordt richting gegeven aan de oplossingsrichtingen voor deze vraagstukken.

Allereerst is aangegeven waar de gemeente Groningen mee verder gaat. Vervolgens is de agenda bepaald voor de komende jaren aan de hand van de volgende acht thema's:

1. Betaalbaarheid woningen.
2. Duurzaamheid.

3. Wonen en zorg.
4. Jongerenhuisvesting.
5. Meer kwaliteit in de bestaande voorraad..
6. Bijzondere woonvormen.
7. Aardbevingen.
8. Stad maken en stad zijn.

Per thema is aangegeven wat de gemeente Groningen de komende jaren gaat doen. Voor het plangebied zijn hierbij voornamelijk de thema's betaalbaarheid, duurzaamheid, wonen en zorg en aardbevingen van belang:

Betaalbaarheid

In de woonvisie is aangegeven dat de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van woningen in Groningen onder druk staat. Het gedifferentieerde aanbod dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd is gedeeltelijk een voor starters betaalbaar segment en heeft zodoende een gunstig effect op de woningmarkt in Groningen.

Duurzaamheid

De gemeente Groningen streeft ernaar dat alle nieuwbouw in Groningen vanaf 2017 energieneutraal is: er wordt niet meer energie verbruikt dan opgewekt. Daarnaast moeten binnen vijf jaar meer dan duizend corporatiewoningen energieneutraal worden gemaakt. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de maatregelen die in dit specifieke project worden toegepast.

Wonen en zorg

Door grote veranderingen op het vlak van wonen en zorg sluiten veel verzorgingstehuizen hun deuren. Ouderen en zorgbehoevenden zullen hun zorg steeds meer zelf en binnen hun directe omgeving moeten oplossen. Ondertussen willen steeds meer mensen oud worden in hun eigen woning en woonomgeving.

Aardbevingen

Nieuwbouw zal moeten voldoen aan de geldende normen ten aanzien van aardbevingsbestendig bouwen. Dat geldt ook voor onderhavig bouwplan.

Woningbehoefteonderzoek 2015

Voor de gehele regio Groningen-Assen is in 2015 een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek biedt meer zicht op het huidige functioneren van de woningmarkt en de verwachte ontwikkelingen in de toekomst. In het woningbehoefteonderzoek wordt geconstateerd dat de focus meer verschuift van nieuwbouw naar de bestaande woningvoorraad. Tegelijkertijd is er sprake van een trek naar de stad, waarbij met name de stedelijke woonmilieus in trek zijn. Voor de ontwikkeling van de regio is het daarom van belang dat de groei van de stad gefaciliteerd wordt. In de steden is er vooral behoefte aan huurwoningen (appartementen en grondgebonden woningen) en koopwoningen in een rij. Ook ouderen kiezen meer voor het wonen in de stad, dichtbij de voorzieningen. Tot slot zal in de stad Groningen in elk geval tot 2040 nog sprake zijn van bevolkingsgroei.

De toevoeging van maximaal 160 woningen in bestaand stedelijk gebied biedt mogelijkheden om een deel van de bevolkingsgroei in Groningen en de trek naar de stad op te vangen. De binnenstedelijke ligging van het plangebied maakt de locatie aantrekkelijk voor zowel starters als doorstromers en eventueel ouderen.

Het gedifferentieerde aanbod draagt hieraan bij.

Groenstructuurvisie 'Groene pepers 2009'

In de groenstructuurvisie Groene Pepers doet de gemeenteraad uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad. In de visie is een groenstructuurkaart opgenomen, waarin onderscheid is gemaakt tussen de basisgroenstructuur en de nevangroenstructuur. De basisgroenstructuur heeft waarde voor de gehele stad, de nevangroenstructuur heeft meer betekenis op wijk- of buurtniveau. Voor de basisgroenstructuur streeft de gemeente naar versterking van de functionele kwaliteit en complementering van de samenhang in het netwerk. Het groen in het plangebied is niet op de groenstructuurkaart opgenomen.

Tot de basisgroenstructuur behoren ook de ecologisch waardevolle gebieden die onderdeel zijn van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het plangebied maakt geen deel uit van de SES. Enkel de strook ten oosten van het Reitdiep betreft een strook met daarin ecologische groenverbindingen. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, doet daar geen afbreuk aan. De actuele groenverbindingen zijn weergegeven in figuur 3.1.

Het tot stand brengen c.q. het behouden van een ecologische verbinding langs het Reitdiep is voor onderhavig bestemmingsplan een uitgangspunt. Zoals beschreven in paragraaf 2.2.5 wordt hieraan tegemoet gekomen. Het plan is op deze wijze passend binnen de kaders van de groenstructuurvisie.



Figuur 3.1 Fragment kaart Stedelijke Ecologische Structuur 2014

Bomenstructuurvisie Groningen 2014

In 2014 heeft de gemeenteraad van Groningen de bomenstructuurvisie 'sterke stammen' vastgesteld. De bomenstructuurvisie geeft de huidige situatie weer en geeft een doorkijk naar de gewenste situatie zoals de gemeente Groningen die in de komende 10 jaar wil realiseren. De bomen in de stad zijn verdeeld in een bomenhoofdstructuur en een bomennevenstructuur. De hoofdstructuur bestaat uit bomen die voor het stadsaanzicht beeldbepalend zijn, die een cultuurhistorische waarde hebben of die langs belangrijke historische routes of waterwegen staan. De bomennevenstructuur ligt vaak in de woonwijken.

De Friesestraatweg is in het bomenstructuurplan als laan aangegeven. Hier is het uitgangspunt om tot een laanbeplanting te komen die vrijwel langs de gehele Reitdiepzone loopt. Voor de locatie geldt geen specifiek beleid waarbij bij de uitwerking van het plan rekening gehouden dient te worden.

De plannen hebben ook geen negatieve invloed op de laanstructuur.

Welstandsnota 2018

De gemeente Groningen heeft een welstandsnota. Hierin zijn welstandseisen opgenomen die zijn bedoeld voor de aanvragers van een omgevingsvergunning, de architect/aannemer, de aanwonenden en de welstandscommissie. Het geeft een toetsingskader voor bouwplannen en levert daarmee een bijdrage aan het behoud en daar waar nodig de versterking van de schoonheid en aantrekkelijkheid van de gemeente. De nota maakt deel uit van het integrale ruimtelijke kwaliteitsbeleid en is daarom afgestemd op de geldende bestemmingsplannen.

Op de welstandskartaal in de welstandsnota is het plangebied als werklocatie opgenomen. De welstandscriteria die hierbij horen zijn niet geheel toepasbaar op het voorgestelde programma. Voor de woningbouw in het plangebied geldt dat maatwerk is vereist. De plannen zijn in nauwe samenwerking met de gemeentelijk stedenbouwkundig en de Stadsbouwmeester, die het gemeentebestuur adviseert over de kwaliteit van de ruimtelijk-functionele ontwikkeling van de stad tot stand gekomen. Het plan kan zodoende rekenen op een positieve beoordeling voor wat betreft de welstand.

Update Ontwikkelstrategie Reitdiepzone

Op 19 april 2017 heeft de gemeenteraad van Groningen de 'Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone' vastgesteld. Deze 'Update' biedt het kader voor planontwikkeling in de Reitdiepzone. Het bevat het voor de zone gewenste woningbouwbeleid; de ruimtelijke randvoorwaarden en de wijze waarop het gebied wordt ontwikkeld.

De Reitdiepzone is de komende jaren hard nodig om in de vraag naar stedelijk wonen te voorzien. Dit kan gaan om jongerenhuisvesting, sociale en vrije sectorhuur voor starters op de woningmarkt (bv 2/3 kamer appartementen) en grondgebonden sociale huurwoningen. Maar er zijn ook kansen voor koopwoningen. De stedenbouwkundige / milieutechnische en andere kaders (en de samenhang met de studie naar de westelijke ringweg) bepalen de ruimtelijke contouren waarbinnen deze ontwikkelingen zich kunnen voordoen. De gemeente treedt faciliterend op bij planvorming van derden en is sturend bij onze eigen locaties.

De Friesestraatweg is een van de oorspronkelijke toegangswegen van de Stad. Nog steeds vervult zij deze functie. Daarnaast is de Friesestraatweg (Westelijk Ringweg) onderdeel van de 'Ring' rond de Stad. Hier presenteert de Stad zich aan zijn omgeving. Stedenbouwkundig is zij van stedelijk belang. Stedenbouwkundige randvoorwaarden bij alle locaties in de zone zijn de volgende:

- De ontwikkelingen moeten naast elkaar kunnen plaatsvinden.
- Elke fase moet in de tijd een eindbeeld kunnen zijn.
- Waar mogelijk de ontstaansgeschiedenis in de verkaveling afleesbaar houden.
- Elke locatie krijgt in beeld een duidelijk en architectonisch hoogwaardig adres aan de Friesestraatweg als Stedelijke route.
- De zone langs het Reitdiep wordt, bij ontwikkeling van een locatie, overal openbaar en krijgt een groene oever met uitzondering van de plekken waar op dit moment al een harde oever aanwezig is welke de geschiedenis van die specifieke plek nog zichtbaar houdt. De breedtemaat van deze groene oever is bepaald op minimaal ca. 10 m. Net als aan de overkant van het Reitdiep wordt deze zone in de toekomst ingericht als fiets/voetpad.
- Het parkeren (fiets en auto) wordt op eigen terrein opgelost.
- In het kader van o.a. "Bouw Jong" ondersteunende en openbare functies op begane grondtoevoegen op locaties die daar geschikt voor zijn.
- Programmatisch dienen de verschillende plannen de gewenste verstedelijking en

- verkleuring van het gebied met meer wonen vorm te geven.
- Plannen worden stedenbouwkundig op elkaar afgestemd voor wat betreft oriëntatie bezonning, ontsluiting e.d.

Het stedenbouwkundig ontwerp die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt is in samenspraak met de gemeente tot stand gekomen. Hiervoor heeft de gemeente een aantal randvoorwaarden opgesteld waarbinnen het stedenbouwkundig ontwerp inclusief programma ontwikkeld moet worden. Het plan is op basis van deze randvoorwaarden ontwikkeld.

3.4 Omgevingsvisie The Next City

In de omgevingsvisie 'The Next City' (vastgesteld 26 september 2018) legt de gemeente Groningen, integraal en voor de lange termijn, de strategische hoofdkeuzen vast voor het beleid in de fysieke leefomgeving.

Met de omgevingsvisie bereidt Groningen zich voor op een verwachte groei van het aantal inwoners. Dat doet Groningen, door te verdichten waar het kan en te transformeren waar het moet. Altijd op een steenworp afstand van de binnenstad om compact te blijven en op loop- en fietsafstand van voorzieningen. Zo ontstaat een duurzame, gezonde en groene gemeente waarin iedere inwoner profiteert van de hoge leefkwaliteit.



Figuur 4. Ontwikkelkaart 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 radialen die stad en ommeland verbinden;
- benutten van de ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten;

- gemengde stedelijke gebieden ontwikkelen; binnen deze gebieden is differentiatie mogelijk;
- benutten bestaande kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

De gemeente kiest voor verdichting om de stad compact te houden. Dit wordt gecombineerd met veel aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en de beleving vanaf het maaiveld. Verdichting gaat samen met intensief beleefbaar groen en water. De gemeente staat voor een bijzonder stevige ontwikkelopgave. Er zijn circa 20.000 nieuwe woningen nodig. De groei zal voor een groot deel terecht komen in de ontwikkelzones die transformeren tot gemengde woon-werkgebieden. De gemeente gaat huidige of voormalige bedrijventerreinen (geleidelijk) transformeren tot gemengde stedelijke gebieden met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Deze terreinen liggen meestal langs belangrijke waterwegen. De gemeente noemt deze gebieden 'ontwikkelzones'. De gemeente geeft hierbij prioriteit aan het Suikerfabriekterrein, Eemskanaalzone en de Reitdiepzone.

Het plangebied maakt deel uit van de Reitdiepzone. Het beoogde plan in de vorm van appartementen houdt vast aan het streven naar een compacte stad. Derhalve is het plan in overeenstemming met de omgevingsvisie The Next City.

3.5 Coalitieakkoord 2019-2022

GroenLinks, PvdA, D66 en de CU vormen de coalitie van de gemeente Groningen. Gezamenlijk hebben zij het Coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig (2019-2022) geschreven. Kijkend naar de balans in de stad en het ommeland gaat deze coalitie voor een compacte stad en compacte dorpen: dus geen nieuwe woningbouwlocaties maar ruimte voor inbreiding en transformatie. De komende jaren worden duizenden woningen toegevoegd in de nieuwe gemeente. Dit is nodig om het tekort aan woningen terug te dringen. Belangrijke gebiedsontwikkelingen daarbij zijn Meerstad, Stadshavens, Suikerfabriekterrein en de Reitdiepzone.

De ontwikkeling in het plangebied maakt onderdeel uit van de Reitdiepzone. De Reitdiepzone biedt kansen voor honderden nieuwe woningen voor studenten, gezinnen en ook in de sociale en middenhuur. De gemeente vindt het van belang dat deze nieuwbouw goed wordt ingepast in de omgeving en er veel aandacht is voor de openbare ruimte.

De beoogde ontwikkeling past binnen het streven naar een compacte stad door binnen de Reitdiepzone een bedrijfslocatie te transformeren tot woningbouw locatie. Het beoogde bouwplan die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is in nauw overleg met de gemeente tot stand gekomen. Het stedenbouwkundig ontwerp is dan ook passend in de omgeving waarbij tevens aandacht is voor de openbare ruimte.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

4.1 Mer-beoordeling

In het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Wanneer niet voldaan wordt aan de drempelwaarden moet het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten nagaan of mogelijk sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Daarbij lettend op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In bijlage D van het Besluit m.e.r. (D11.2) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject opgenomen. Ten aanzien van woningen ligt de drempelwaarde op een aaneengesloten gebied met 2.000 of meer woningen. Dit bestemmingsplan maakt maximaal 160 woningen mogelijk en is dus niet rechtstreeks planmer-, projectmer of mer-beoordelingsplichtig.

Sinds 7 juli j.l. is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in bijlage D, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft, op basis van de eerder genoemde omstandigheden. Dit is een vormvrije mer.

Kenmerken van het project

Het plan omvat de bouw van een woongebouw met 160 woningen. Daarmee samenhangend worden parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit wordt gerealiseerd op een locatie van ruim 2 hectare. In een stad met ruim 200.000 inwoners op een oppervlakte van circa 9.000 m² is de omvang van het project relatief klein en rechtvaardigt geen volledige mer.

Plaats van het project

Het plangebied ligt niet in een gevoelig gebied, zoals een Natura 2000-gebied of een verbindingszone binnen het Nederlands Natuurnetwerk. De locatie ligt binnen de stedelijke structuur van Groningen, op een locatie die in het verleden voor industriële activiteiten in gebruik is geweest. Het betreft een aangewezen plek voor woningbouw. De plaats van het project rechtvaardigt geen volledige mer.

Kenmerken potentiële effecten

Een woningbouwlocatie heeft geen belangrijke uitstraling van milieueffecten naar de omgeving. Te verwachten effecten hangen samen met de verkeersaantrekkende werking en mogelijk veranderingen in de waterhuishouding. Het bereik van het effect van een woningbouwlocatie is lokaal en heeft zeker niet een grensoverschrijdend karakter. Directe effecten zijn alleen aan de orde in de directe omgeving van het plangebied en op de ontsluitende wegen, tot aan de hoofdinfrastructuur. Significante effecten op het milieu zijn uitgesloten. In de navolgende paragrafen wordt dieper op de effecten van de ontwikkeling op de omgeving en andersom ingegaan. De kenmerken van de effecten van het project rechtvaardigen geen volledige mer.

Aanvullend op de vormvrije mer van voorliggend bestemmingsplan wordt voor de gehele

Reitdiepzone een structuurvisie inclusief daarbij behorende Plan-MER opgesteld waar ook de ontwikkelingen in dit plangebied deel van gaan uitmaken.

Conclusie

Door de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten treden geen belangrijke negatieve milieugevolgen op. Dit blijkt ook uit de beoordeling van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen.

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.nl' 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 2015 is deze routekaart geactualiseerd met "Groningen geeft energie, programma 2015-2018". Een uitwerking van dit programma is het in 2017 vastgestelde actieplan "Groningen aardgasloos in 2035". Hierin wordt geschetst hoe in de gemeente Groningen in de warmtebehoefte kan worden voorzien zonder het gebruik van aardgas.

Energie

In een bestemmingsplan kunnen alleen ruimtelijk relevante aspecten van energie worden gereguleerd. Een bestemmingsplan regelt namelijk alleen het gebruik van de (boven- en onder)grond, (oppervlakte)water en de opstellen en bepaalt de functies en daarmee de bouw mogelijkheden. Het bestemmingsplan fungeert als toetsingskader voor omgevingsaanvragen voor bouw, aanleg of sloop. 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. Daarnaast zullen gebouwen zeer goed geïsoleerd worden (zowel gevels als beglazing en dubbel kozijnen) en zal onderzocht worden of er mogelijkheden bestaan om groene daken toe te passen en waar mogelijk zonnepanelen .

Leefomgevingskwaliteit

De leefomgevingkwaliteit vormt een belangrijk onderdeel van de totale afweging over ruimtelijke plannen binnen de gemeente. Naast de milieukwaliteiten, zoals onder andere geluidhinder, fijnstof, externe veiligheid en bodemkwaliteit maken water en ecologie deel uit van de leefomgevingkwaliteit. Hieraan wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed.

Meer aandacht voor klimaatadaptieve wijken is in verband met toenemende neerslagfluctuaties en hittestress wenselijk. Mogelijk komen hiervoor in de nabije toekomst nieuwe beleidskaders of wettelijke regels. Het stimuleren van de duurzaamheidsprincipes is het uitgangspunt voor de uitvoering van de plannen. Zo worden de woningen gasloos gebouwd en wordt op bekeken welke duurzaamheidsmaatregelen nog meer toegepast kunnen worden.

4.3 Archeologie

Beoordelingskader

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988 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 2021 in werking treedt. Dit geldt ook voor de verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie. 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 kern van de wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven. Als dit niet mogelijk is, is opgraving een optie.

Archeologisch onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen is een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is opgenomen in bijlage 1. In het plangebied zijn onvoldoende indicatoren aangetroffen die kunnen duiden op mogelijke bewoning in het verleden. Eén vondst uit de nieuwe tijd is gedaan. In de nieuwe tijd lag er ten zuiden van het plangebied een boerderij. Omdat er vlak ten zuiden bewoning bekend is, is het niet aannemelijk dat de scherf duidt op bewoning in het plangebied die niet op oude kaarten staat.

Verder archeologische vervolgonderzoek wordt dan ook niet nodig geacht en geadviseerd wordt om het plangebied vrij te geven. Met het onderzoek is dus voldoende aangetoond dat geen archeologische waarden buiten de Reitdiepdijk meer aanwezig zijn. Daarom is voor dit gedeelte geen dubbelbestemming archeologie noodzakelijk. De dijk is echter intact bevonden en dient dezelfde bescherming te krijgen als de Reitdiepdijk in aansluitende bestemmingsplannen. Derhalve is in dit bestemmingsplan de dubbel bestemming Waarde - Archeologie 1A opgenomen.

Indien bij toekomstig graafwerk toch archeologische grondsporen worden aangetroffen en/of vondsten worden gedaan, dient hiervan direct melding te worden gemaakt conform de Erfgoedwet 2015, artikel 5.10 & 5.11.

4.4 Cultuurhistorie

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan een beschrijving opgenomen moet worden van de manier waarop met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Hoewel de locatie een rijke industriële geschiedenis en daarmee een betekenis voor de ontwikkeling van Groningen als stad heeft, is er binnen het plangebied geen sprake meer van specifieke cultuurhistorische waarden. Het Reitdiep als historisch-geografische structuur en oude waterweg heeft wel cultuurhistorische waarde die van belang is voor de ontwikkeling van het plangebied. Deze watergang wordt ongemoeid gelaten en waar mogelijk versterkt. De geometrische hoofdstructuur van het stedenbouwkundig plan zijn op de verbeelding vastgelegd door middel van de positie en vorm van de bouwvlakken. Het is niet noodzakelijk om nadere regels te stellen ter bescherming van cultuurhistorische waarden.

4.5 Ecologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de natuurwaarden van de omgeving en met beschermde plant- en diersoorten. In de provinciale verordening worden gebieden die van belang zijn voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) beschermd. De bescherming van gebieden en de bescherming van soorten en hun verblijfplaatsen is

geregeld in de Wet natuurbescherming. Verder moet rekening worden gehouden met de door de gemeente Groningen vastgestelde Stedelijke Ecologische Structuur (SES).

Gebiedsbescherming

Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland

Onder de gebiedsbescherming vallen in eerste plaats de onder de Wet natuurbescherming beschermde Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland. De Natura 2000-gebieden maken deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden. Hiervoor gelden de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een ruimtelijk plan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Het plangebied ligt in een binnenstedelijk gebied en maakt zodoende geen deel uit van beschermde natuurgebieden. Uit de kaart van het Natuurbeheerplan blijkt dat in het plangebied of directe omgeving geen beschermde landschapselementen aanwezig zijn. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, het Leekstermeergebied, bedraagt circa 4,5 kilometer. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering zijn uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het plangebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Het Natura 2000-gebied het Leekstermeergebied is niet gevoelig voor stikstofdepositie. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten. Dit is tevens bevestigd middels het uitvoeren van een stikstofberekening met het rekenprogramma Aerius. De bijbehorende memo is als bijlage 2 toegevoegd. Uit de berekeningen blijkt dat de toename van de stikstofdepositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden niet boven 0,00 mol N/ha/jaar uit komt. Hiermee is aangetoond dat het project, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden, de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied niet kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. De Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het project niet in de weg. Het is met het oog op potentiële effecten van de stikstofdepositie niet nodig om voor dit project een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen.

Stedelijke Ecologische Structuur

Vanuit de raad zijn er onderdelen binnen de gemeente Groningen vastgesteld die behoren tot de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het plangebied maakt geen deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur. Enkel de strook ten oosten van het Reitdiep betreft een strook met daarin ecologische groenverbindingen. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, doet daar geen afbreuk aan. De actuele groenverbindingen zijn weergegeven in figuur 2.1.

Het tot stand brengen c.q. het behouden van een ecologische verbinding langs het Reitdiep is voor onderhavig bestemmingsplan een uitgangspunt. Zoals beschreven in paragraaf 2.2.5 wordt hieraan tegemoet gekomen. Het plan is op deze wijze passend binnen de kaders van de groenstructuurvisie.

Soortenbescherming

Voor een inzicht in de mogelijk aanwezige soorten binnen het plangebied is een ecologische quickscan uitgevoerd. Hierin is op basis van een veldbezoek en ecologisch inzicht beoordeeld welke beschermde soorten en habitats binnen de invloedssfeer van de ontwikkeling aanwezig (kunnen) zijn. De bijbehorende rapportage is opgenomen in bijlage 3. Uit dit onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied (potentieel) verschillende diersoorten kunnen voorkomen.

In de gebouwen zitten namelijk potentiële nestlocaties van de huismus en de gierzwaluw in de vorm van gaten en kieren waarin deze soorten tot broeden kunnen komen. Ook kunnen nesten voorkomen van soorten die niet jaarrond beschermd zijn.

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. In de bomen binnen het plangebied zijn geen holten aangetroffen, waardoor het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen op voorhand kan worden uitgesloten. In het gebouw van de autogarage zijn wel kieren en gaten aangetroffen die als ingangen naar verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen fungeren. Tevens kan niet uitgesloten worden dat de spouwmuren van dit gebouw toegankelijk zijn. Hierdoor kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen binnen het plangebied niet worden uitgesloten.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden afhankelijk van de soort waterlichamen, bosranden, bomenlanen of gebouwen gebruikt. Het Reitdiep dat ten oosten langs het plangebied stroomt, vormt waarschijnlijk een essentiële vliegroute en/of foerageergebied voor soorten als de meervleermuis. Dit correspondeert met meerdere waarnemingen van deze soort binnen 200 meter van het plangebied en boven het Reitdiep (bron: NDFF). Negatieve effecten op essentiële vliegroutes of foerageergebieden kunnen daarom niet op voorhand worden uitgesloten. Tot slot kan de aanwezigheid van steenmarters in het plangebied niet worden uitgesloten.

Voor de mogelijk aanwezige beschermde diersoorten huismus, gierzwaluw, vleermuizen en steenmarters is een nader onderzoek naar de daadwerkelijke aanwezigheid van deze dieren uitgevoerd. De resultaten zijn aan het bestemmingsplan toegevoegd. Tijdens het nader onderzoek zijn geen jaarrond beschermde nesten van de huismus en gierzwaluw en geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Ditzelfde geldt voor de steenmarter. Negatieve effecten van de voorgenomen werkzaamheden op jaarrond beschermde nesten en verblijfplaatsen van vleermuizen worden uitgesloten. Voor de voortgang van het project betekent dit, dat er vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) geen vervolgstappen nodig zijn. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is dan ook niet nodig.

Conclusie

Op grond van de hiervoor beschreven analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. Geconcludeerd wordt dat de plannen niet in strijd zijn met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

4.6 Water

Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor dit plan relevant zijn. De resultaten en

conclusies van eventuele onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

Waterbeheer en watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Waterschap Noorderzijlvest. Het Reitdiep waaraan het plangebied grenst wordt beheerd door het Waterschap Hunze en Aa's. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met beide waterbeheerders. Op 21-03-2019 is de digitale watertoets uitgevoerd waarop een uitgangspuntennotitie is verkregen (bijlage 5). Op basis van de uitkomsten van de watertoets blijkt dat de normale procedure wordt gevolgd. Op 17 juni 2019 is overleg gevoerd met de gemeente Groningen en het waterschap Noorderzijlvest over de voorgenomen ontwikkeling. De uitgangspunten uit de notitie en het overleg zijn uitgewerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van de waterschappen nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Het beleid van waterschap Noorderzijlvest is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2016-2021 en de Beleidsnotitie Water en Ruimte. Daarnaast is er de Keur van het waterschap Noorderzijlvest, zijn er de Leggers watersysteem en waterkeringen. Het waterbeheerprogramma bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de taken van het waterschap met betrekking tot de waterveiligheid, het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer, het beheer van afvalwaterketen en emissies, en het wegenbeheer in Groningen en Noord-Drenthe. Het waterschap staat voor veilig, voldoende en schoon water. Daarin zijn de volgende aspecten van groot belang: de hoogte van de waterpeilen en het gewenste grondwaterregime (GGOR), een optimale wateraanvoer en -afvoer (waterkwantiteit), de waterkwaliteit voor verschillende functies en de inpassing van water in het landschap. Daarnaast geldt ook de Keur, deze geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan.

Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijke Water- en Rioleringsplan (GWRP 2020-2024) staat zowel de gemeentelijke watertaken als de rioleringszorg omschreven. Het GWRP is het beheerplan

voor riolering en oppervlaktewater en bevat het beleid voor het efficiënt en doelmatig in stand houden van het (afval)watersysteem. Het raakt aan het beleid van Rijk, Provincie en Waterschappen. Ook raakt het aan ander gemeentelijk beleid, zoals het Plan van aanpak Klimaatadaptief Groningen, Groningen geeft energie en de Watervisie 'Koersen op water'

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie (RWZI) terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

4.6.1 Huidige waterstaatkundige situatie

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 9.000 m² en is begrensd door de autogarage aan de Friesestraatweg 231a aan de noordzijde, het Reitdiep aan de oostzijde, het kerkgebouw aan de Friesestraatweg 221 aan de zuidzijde en de Friesestraatweg (N370) aan de westzijde. In de huidige situatie is het plangebied volledig verhard. Hemelwater wordt afgevoerd naar de riolering en getransporteerd naar de RWZI Garmerwolde.

Bodem en grondwater

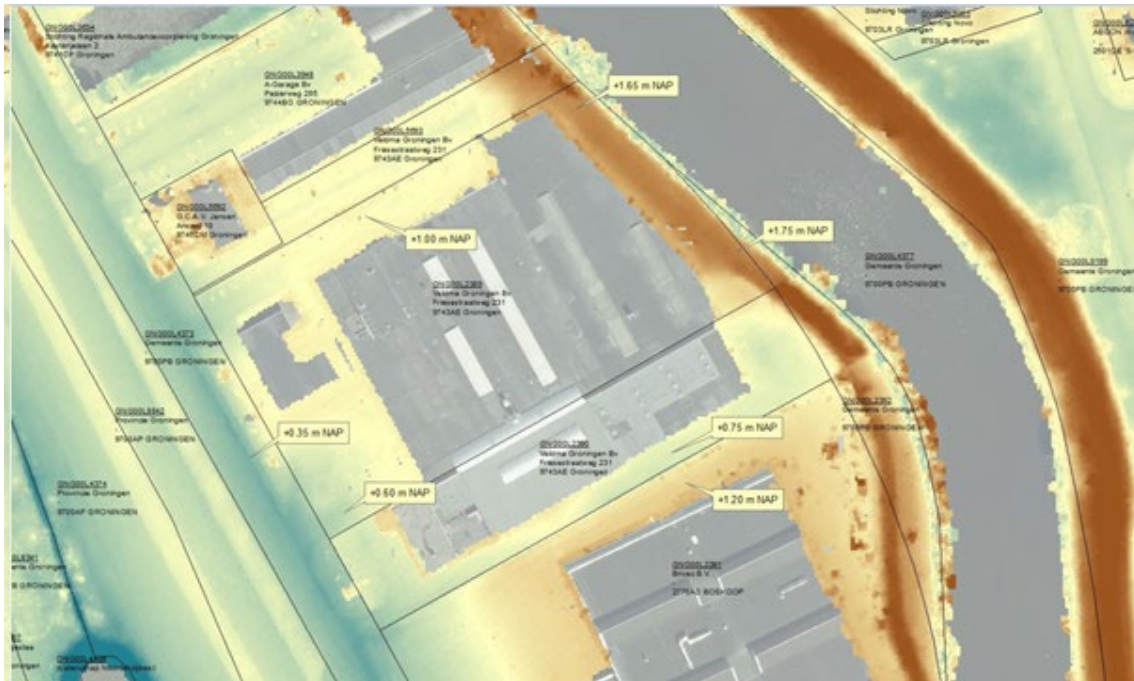
Uit de bodemkaart Nederland blijkt dat de bodem niet is gekarteerd. In de omgeving van het plangebied ligt voornamelijk klei met zware ondergrond of tussenlaag en lichte klei met homogeen profiel. Het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door EST INVENT op 26 november 2018 laat zien dat de bodem ter plaatse bestaat uit klei zwak tot matig ziltig. Uit de peilbuizen blijkt dat de grondwaterstand tussen de 0,88 en 1,10 m-mv is gelegen. Een peilbuis in de Friesestraatweg ter hoogte van nr. 229 geeft grondwaterstanden weer van 0,80 m tot 0,20 m minus maaiveld = -0,43 m tot +0,25 m NAP. Dit is een moment opname en is niet per definitie representatief. Ten noorden van het plangebied vindt grondwatermonitoring plaats waarbij een stijghoogte van 0,91 m-mv is gemeten. Deze grondwaterstand komen overeen met de grondwatertrap III dat ten noorden rond het Reitdiep is gelegen (figuur 4.1). Grondwatertrap III geeft aan dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand <0,40 en de laagste grondwaterstand bedraagt tussen de 0,80 en 1,20 m-mv. De maaiveldhoogte varieert van + 0,35 m NAP (zijde Friesestraatweg) en +1,75 m NAP ter plaatse van de kering (figuur 4.2). Het zuidelijk gelegen perceel (stadskerk) ligt een kleine halve meter hoger dan het plangebied.



Figuur 4.1 Overzicht bodemsoorten plangebied (rood omlijnd) (bron: bodemkaart)



Figuur 4.2 Overzicht grondwatertrappen plangebied (zwart omlijnd) (bron: bodemkaart)



Figuur 4.3 Overzicht hoogtegegevens (bron: ANH2 Nederland)

Waterkwantiteit

Het plangebied is gelegen aan het Reitdiep dat behoort tot het beheergebied van Waterschap Hunze en Aa's. Het Reitdiep is een hoofdwatergang en vaarverbinding en heeft een streefpeil van +0.53 m NAP. Het beheer van de vaarweg valt onder de provincie Groningen. Het waterpeil ligt hoger dan het maaiveldniveau ten westen van het plangebied. Lozing van hemelwater onder vrij verval is alleen mogelijk van terreinen en daken hoger dan + 1.60 m NAP. De maximale waterstand die kan optreden in het Reitdiep is berekend op + 1.50 m NAP. Binnen het plangebied zelf bevinden zich geen wateroppervlakten. Uit gegevens van waterschap Noorderzijlvest blijkt dat het plangebied is gelegen in het peilgebied GPGKST0921 (Dolomiet). Het streefpeil is -0.93 m NAP.

Veiligheid en waterkeringen

De oevers van het Reitdiep en de aangrenzende gebieden ten oosten en westen van het Reitdiep, zijn echter in beheer van het Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Rondom deze regionale kering is een beschermingszone aanwezig. Binnen deze zones gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast. Deze beschermingszone geldt tot 4 meter buiten het centrale deel van de waterkering (12 meter vanaf de waterlijn van het Reitdiep). Voor deze regionale kering ligt een opgave voor dijkverhoging. Voor een harde kering is de minimale kruinhoogte + 1,80 m NAP. Voor een zachte kering, na afwerking en zetting, +2 m NAP.

Afvalwaterketen en riolering

De bestaande gebouwen zijn aangesloten op het gemeentelijk gemengd rioolstelsel. Dit gemengd stelsel is gelegen ter plaatse van de Friestraatweg.



Figuur 4.4 Uitsnede Legger oppervlaktewateren (bron: Legger waterschap Noorderzijlvest)

Afvalwaterketen en riolering

De bestaande gebouwen zijn aangesloten op het gemeentelijk gemengd rioolstelsel.

4.6.2 Toekomstige waterstaatkundige situatie

In de toekomstige situatie is er op het plangebied een appartementencomplex met daarin maximaal 160 woningen en een half verdiepte garage voorgesteld. Langs het Reitdiep wordt op termijn een fiets/wandelpad gerealiseerd. Binnen het plangebied wordt aan de waterlijn een steiger gerealiseerd. Op dit moment is het gebied volledig verhard, met de komst van het appartementencomplex zal de verharding afnemen.

Grondwater

Vanwege de hoge grondwaterstanden zal een tijdelijke grondwateronttrekking plaatsvinden bij de realisatie van de parkeerkelder indien deze in den droge wordt aangelegd. In de Keur van waterschap Noorderzijlvest is dat als volgt beschreven in artikel 3.2.5 t/m 3.2.7. Vergunningsvrij t.b.v. bronbemaling indien de onttrekking < 80 m³/u bedraagt en niet langer duurt dan 183 dagen. Er is een meldplicht als de onttrekking meer dan 10 m³/uur bedraagt.

Waterkwantiteit

Door de realisatie van de voorgenomen woningbouw, vindt een versnelde afvoer plaats. Er wordt 5266 m² verhard oppervlak aangebracht. Per vierkante meter verhard oppervlak

dient 60 mm hemelwater te worden geborgen. De bergingsopgave bedraagt 316 m³ (5266*0,06). Uit het onderzoek van Stegehuis Infra (Bijlage 6) blijkt dat infiltratie en een directe afvoer op het oppervlaktewater niet geschikt zijn. De combinatie van hemelwatervasthouden en vertraagd afvoeren naar het hemelwaterriool wordt gezien als maatregel om wateroverlast te voorkomen. Voor het vasthouden bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater wordt verder ingegaan onder 'afvalwaterketen en riolering'. Indien er werkzaamheden worden uitgevoerd, of werken worden aangebracht in het Reitdiep dient daarvoor een watervergunning te worden aangevraagd bij waterschap Hunze en Aa's.

Waterkwaliteit

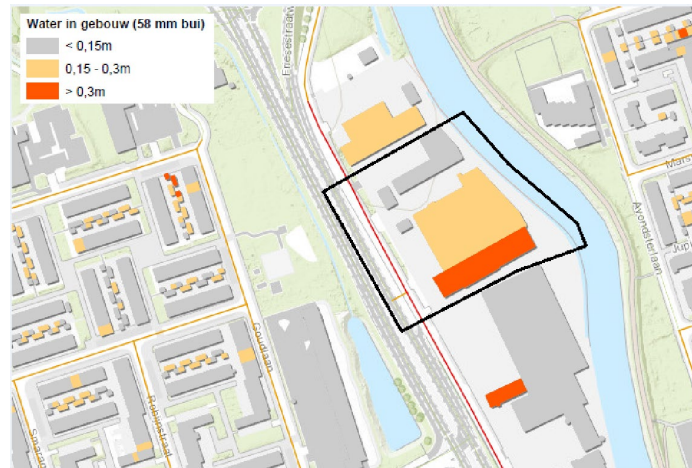
In de Kaderrichtlijn Water en de bouwverordening zijn aanvullende richtlijnen opgenomen om het gebruik van uitlogende bouwmaterialen terug te dringen. Dit voorkomt diffuse verontreinigingen van water en bodem, dit is van toepassing voor zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Waterveiligheid

De regionale waterkering langs het Reitdiep maakt onderdeel uit van het plangebied. Het waterschap Hunze en Aa's is bevoegd gezag voor activiteiten die plaatsvinden in het Reitdiep. Op de kering tot aan de waterlijn zal een steiger worden gerealiseerd waar omwonenden kunnen recreëren. Het aanmeren van boten wordt op deze locatie niet toegestaan. Met de inrichting van het gebied wordt een zachte kering 'groene kering' toegepast. Voor deze werkzaamheden is een watervergunning op grond van de Keur van het waterschap Noorderzijlvest noodzakelijk. De uitgangspunten voor de hoogte van deze 'groene' kering betreft +2 meter NAP. Werkzaamheden ten behoeve van de parkeerkelder worden buiten de beschermingszone van 12 meter vanaf de waterlijn van het Reitdiep gerealiseerd. Aan deze zijde zal een damwand worden geplaatst zodat de stabiliteit van de kering niet wordt aangetast. Voor werkzaamheden buiten de beschermingszone geldt geen vergunningsplicht. Aan de voorzijde van het appartementencomplex zal de ingang van de parkeerkelder worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat hemelwater de parkeerkelder inloopt zal er een drempel van minimaal 30 cm boven het maaiveld (Friesestraatweg) worden gerealiseerd. De exacte hoogtes zullen moeten worden afgestemd op de ontwerphoogtes van de Friesestraatweg.

Afvalwaterketen en riolering

Bij de realisatie van de nieuwbouw wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd, waarbij regenwater gescheiden wordt van het afvalwater. Het nieuwe vuilwaterriool kan op het bestaande gemengde stelsel in de Friesestraatweg worden aangesloten. In overleg met de Gemeente Groningen blijkt dat het huidige stelsel onder de Friesestraatweg niet over voldoende capaciteit beschikt om ook het hemelwater af te voeren. Met de reconstructie van de weg wordt ook het rioolstelsel aangepast. Na de reconstructie ligt er een regenwaterriool dat is gedimensioneerd op een bui T=10. Hiermee kan het een gemiddelde bui die eens in de 10 jaar valt afvoeren. Hiermee is het gebied nog niet klimaatbestendig. Om bestand te zijn tegen een hoosbui van bijvoorbeeld 58 mm in een uur moeten maatregelen worden getroffen zoals vasthouden en bergen van water op eigen terrein en het aanleggen van een vloerpeil van minimaal 0,30 m t.o.v. de Friesestraatweg. Huidige modelberekeningen hebben namelijk aangetoond dat er hoge waterstanden zijn te verwachten door de grote hoeveelheid verharding en gebrek aan bergingsmogelijkheden zoals oppervlaktewater.



Figuur 4.5 Water in gebouw 58 mm bui



Figuur 4.6 Water op straat 58 mm bui

Het is daarom niet mogelijk tijdens een extreme bui het hemelwater direct via het riool af te voeren. Vanwege de klei ondergrond is infiltratie niet tot nauwelijks mogelijk. Hierdoor is de optie voor vasthouden en vertraagd afvoeren onderzocht waarbij de volgende maatregel wordt toegepast.

Het dak en de binnentuin worden voorzien met het concept Aquabase. Het concept kan op de gehele binnentuin met een oppervlakte van 2669 m² toegepast worden. Dit resulteert in een bergingscapaciteit van circa 187 m³ voor het aangesloten dak en de binnentuin. De resterende 99 m³ wordt middels vertraagde afvoer (groenstroken) naar het hemelwaterriool van de Friesestraatweg verwerkt.

Dit komt neer op een beschikbaar debiet van 0,041 m³/s. Middels een PVC ø315 mm met een verhang van 1:1000 kan er gebruik gemaakt worden van 0,0408 m³/s, echter stort de berging van de binnentuin over met een maximaal debiet van 0,0305 m³/s. Dit betekent dat het systeem klimaat robuust is en/of dat er nog ruimte is om een grotere hoeveelheid verharding aan te leggen.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn onderzocht in het plan voor het gehele gebied. Hieruit blijkt dat er voldoende maatregelen worden genomen om wateroverlast te voorkomen. Het plangebied grenst aan het Reitdiep, welke een waterkerende functie heeft en een beschermingszone van 12 meter vanaf de waterlijn van het Reitdiep. Voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone is een Watervergunning nodig. Door deze aan te vragen en aan de

milieuhygiënische voorwaarden te voldoen heeft de ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.7 Milieu

4.7.1 Milieuzonering

Beoordelingskader

Tussen bedrijfsactiviteiten en hindergevoelige functies (waaronder wonen) is een goede afstemming nodig. Het doel daarbij is het voorkomen van onacceptabele hinder ter plaatse van woningen, maar ook om te zorgen dat bedrijven niet worden beperkt in de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden. Bij de afstemming wordt gebruik gemaakt van de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder redelijkerwijs is uitgesloten. Bedrijfsactiviteiten zijn daarvoor ingedeeld in een aantal milieucategorieën.

Waardering omgeving

Voor het beoordelen van de mate van hinder die aanvaardbaar is ter plaatse van hindergevoelige functies wordt onderscheid gemaakt tussen een 'rustige woonomgeving' en een 'gemengd gebied'. Het komt erop neer dat als beoordelingskader voor een goede ruimtelijke ordening voor woningen in een gemengd gebied de normen uit het Activiteitenbesluit toereikend zijn. Voor woningen in een rustige woonomgeving geldt een strengere norm.

Binnen het plangebied wordt een stedelijk woonmilieu gerealiseerd nabij diverse bedrijfsfuncties en voorzieningen. Bovendien ligt het plangebied nabij de hoofdinfrastructuur. De omgeving karakteriseert zich daarom duidelijk als een gemengd gebied.

Het plangebied was voorheen onderdeel van het bedrijven- en industrieterrein langs het Reitdiep. De meeste bedrijvigheid is uit deze zone inmiddels wel vertrokken. Zware industriële activiteiten vinden hier in ieder geval niet meer plaats. Daarom is in 2009 een bestemmingsplan opgesteld voor de opheffing van de geluidzone en de herziening van de bestemmingen, waarmee alleen nog lichte bedrijvigheid tot en met milieucategorie 2 is toegestaan.

Een deel van de bedrijfsbestemming, waaronder het tankstation, wordt met dit bestemmingsplan langs de Friesestraatweg omgezet naar een woonbestemming. Ten noorden en ten zuiden van het plangebied blijft een bedrijfsbestemming behouden. Hier zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. Tussen het toekomstige appartementengebouw en de inrichting van de bedrijfsinrichtingen wordt rekening gehouden met deze afstand. De bedrijfsvoering van deze bedrijven wordt dan ook niet beperkt en de toekomstige bewoners zullen hier geen overlast van ondervinden. Overigens bestaan er plannen om ook het autogaragebedrijf ten noorden van het plangebied te ontwikkelen tot een woongebied.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er binnen het plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in een gemengd gebied. Vanuit de milieuzonering bestaan geen belemmeringen voor het plan.

4.7.2 Geluid (Wet geluidhinder)

Beoordelingskader

Het aspect 'geluid' gaat over geluidhinder op geluidsgevoelige objecten als gevolg van verkeer en industrie. De Wet geluidhinder (Wgh) is hiervoor het toetsingskader. Rondom wegen met een maximumsnelheid van meer dan 30 km/uur, spoorwegen en aangewezen bedrijven(terreinen) zijn geluidzones van toepassing. Als er geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, binnen deze zones worden toegevoegd, dan moet geluidsbelasting op de gevels hiervan worden bepaald en getoetst aan de normen.

Voor dit bestemmingsplan zijn geluidzones van verschillende wegen relevant.

Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de zone van de Noordelijke en Westelijke Ringweg en het Hoendiep. De ringweg heeft een geluidzone van 400 meter. Omdat er geluidsgevoelige objecten in deze geluidzones mogelijk worden gemaakt is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De maximaal toelaatbare geluidbelasting bij nieuwe geluidgevoelige bestemmingen bij de westelijke ringweg bedraagt 53 dB. Het is een zogenaamde buitenstedelijke situatie, omdat de ringweg een provinciale weg is. De maximaal toelaatbare belasting door het Hoendiep bedraagt voor nieuwe gevoelige bestemmingen 63 dB.

Voor een inzicht in de geluidssituatie binnen het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is opgenomen in 7. Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden op de noordwest-, zuidwest- en zuidoostgevels en de hoger gelegen gevels die grenzen aan de binnentuin. Van deze gevels wordt op de gehele zuidwestgevel en een deel van de noordwest- en zuidoostgevels de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Daarom wordt voor een deel van de gevels van dit woongebouw een dove gevel toegepast. Dit is verankerd in de regels van dit bestemmingsplan.

Vaststelling hogere grenswaarden

In het kader van het bestemmingsplan wordt voor wegverkeerslawaai een procedure hogere grenswaarden gevoerd. De vaststelling van de hogere grenswaarden wegverkeerslawaai wordt gezamenlijk met de vaststelling van het bestemmingsplan gepubliceerd.

4.7.3 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden liggen op 40 µg/m³.

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de

ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In het Besluit 'niet in betekenende mate' is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 160 woningen mogelijk. Dit aantal valt ruim onder de grens van 1.500 woningen, die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt dan ook voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de ringweg, direct ten westen van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2015; 19 µg/m³ voor NO₂, 18 µg/m³ voor PM₁₀ en 11 µg/m³ voor PM_{2,5}. De normen liggen voor NO₂ en PM₁₀ op 40 µg/m³ en voor PM_{2,5} op 20 µg/m³. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen, ruim onder de toegestane 35 dagen.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied. Ter plaatse van het plangebied is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

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

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen

betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het inwerking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Op basis van het gemeentelijk Externe Veiligheidsbeleid geldt een plaatsgebonden risicozone (Plasbrand Aandacht Gebied) van 30 meter vanaf de spoorlijn.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

Onderzoek

De gemeente Groningen heeft de Omgevingsdienst Groningen gevraagd om voor het

projectgebied de situatie voor het aspect externe veiligheid inzichtelijk te maken. Dit advies is als bijlage 8 toegevoegd.

In het advies zijn de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke normen en het externe veiligheidsbeleid van de provincie en van de gemeente Groningen. Geconcludeerd wordt dat op voldoende afstand van de verschillende risicobronnen wordt gebouwd en dat de risico's binnen de normen blijven. Tevens worden met dit bestemmingsplan geen objecten voor verminderd zelfredzame personen opgericht.

Tot slot gaat het advies in op de verantwoording van het groepsrisico. Hierbij is een extern veiligheidsadvies van de Brandweer Groningen ingewonnen en verwerkt (zie bijlage 9). Dit gaat in op de bestrijdbaarheid, en zelfredzaamheid bij calamiteiten.

Conclusie

De belangrijkste constatering en te nemen maatregelen voor de verantwoording van het groepsrisico kunnen als volgt worden samengevat:

- In en in de nabijheid van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en geen risicovolle transportleidingen gelegen waarvan het invloedsgebied reikt tot over het plangebied.
- De spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd kent ter hoogte van het plangebied, volgens het Basisnet een plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ van 5 meter. De plaatsgebonden risicocontour reikt niet tot het plangebied.
- De spoorlijn is gelegen op een afstand van 1300 meter afstand van het plangebied. Het plasbrandaandachtsgebied en de veiligheidszone 3 transport reiken niet tot in het plangebied. Hierdoor zijn deze aspecten niet relevant.
- De spoorlijn Groningen Oost - Sauwerd heeft een invloedsgebied van 4000 meter en ligt over het plangebied.
- De provinciale weg N370 kent ter hoogte van het plangebied, volgens de geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2019, een plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ van 12 meter. De vastgestelde veiligheidszone 1 provinciale wegen (PRmax) voor de provinciale weg N370 is niet van toepassing.
- De provinciale weg N370 is gelegen op een afstand van 20 meter afstand van het plangebied. De veiligheidszone 3 transport van de provinciale weg N370 reikt tot in het plangebied. De gemeente Groningen dient ervoor te zorgen dat er geen objecten voor verminderd zelfredzame mensen binnen veiligheidszone 3 transport worden opgericht. Dit overeenkomstig de Omgevingsverordening.
- Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de provinciale weg N370 geldt een veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen van 880 meter. De veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen voor de provinciale weg N370 is gelegen over het plangebied.
- De risicovolle transportleiding N-507-25 heeft geen plaatsgebonden risico 10⁻⁶ contour buiten de belemmeringsstrook.
- Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de risicovolle transportleiding N-507-25 geldt een invloedsgebied (1% letaliteit) van 95 meter;
- Het wijzigen van de bestemming bedrijven naar wonen is niet in strijd met de beleidsregel externe veiligheid van de gemeente Groningen.

Groepsrisico

- Het berekende groepsrisico in de huidige situatie voor de risicovolle transportleiding N-507-25 is gelegen onder de oriënterende waarde.
- Voor de toekomstige situatie geldt dat het groepsrisico, door invulling te geven aan de Friestraatweg 229 - 231 met 166 woningen, voor de risicovolle transportleiding N-507-25 niet wijzigt en onder de oriënterende waarde ligt.

Ongeacht de inzet van de gemeente Groningen en de hulpverleningsdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein dan ook, blijft altijd aanwezig. Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van externe veiligheid het verantwoord is om het plan Friesestraatweg 231 vast te stellen. Het restrisico is in dit kader aanvaardbaar.

4.7.5 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Onderzoek en conclusie

Met een recent bodemonderzoek (Verkennend bodemonderzoek Friesestraatweg 251 te Groningen, Est Invent, projectnummer: 1030918, 26 november 2018) is het terreindeel behoudens het tankstation onderzocht. Hierbij zijn in de bovengrond maximaal licht verhoogde gehalten met minerale olie en PCB aangetoond. De aangetoonde gehalten overschrijden maximaal de achtergrondwaarden. In de overige geanalyseerde monsters van zowel de boven- als ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond ten opzichte van de geldende achtergrondwaarden. Tevens is in het grondwater (peilbuis 3) een overschrijding van de streefwaarde voor molybdeen en een overschrijding van de interventiewaarde voor de concentratie nikkel vastgesteld. In de overige peilbuizen is sprake van maximaal licht verhoogde gehalten met barium, naftaleen en xylenen. Het gehalte nikkel heeft aanleiding gegeven voor een aanvullend bodemonderzoek in de vorm van een herbemonstering. Dit onderzoek is als bijlage 10 toegevoegd. Uit de herbemonstering is gebleken dat het gehalte aan nikkel in het grondwater verhoogd is vastgesteld ten opzichte van de tussenwaarde en lager is dan de vorige analyse (97 ug/l). Daarom bestaat er geen aanleiding om een ernstige verontreiniging met nikkel in het grondwater te verwachten en is nader onderzoek niet nodig.

Voor het project is daarnaast een historisch onderzoek naar PFAS uitgevoerd. Deze is als bijlage 11 toegevoegd. Samenvattend is er voor de onderhavige locatie alleen een risico voor de aanwezigheid van PFAS vanuit depositie in de lucht aanwezig. M.a.w. er is geen aanleiding om te verwachten dat er op het perceel gehalten PFAS aanwezig zijn die de achtergrondwaarden overschrijden. Vanuit een memo van het RIVM van 28 november adviseert deze nieuwe tijdelijke achtergrondwaarden voor twee soorten PFAS in de Nederlandse bodem: PFOS en PFOA. Voor PFOS adviseert het RIVM een tijdelijke achtergrondwaarde van 0,9 microgram per kilogram droge stof. Voor PFOA is dit 0,8 microgram per kilogram droge stof. Wanneer de concentraties van PFOS en PFOA in grond of bagger niet hoger zijn dan de achtergrondwaarden, is deze volgens de uitgangspunten van het Besluit bodemkwaliteit geschikt voor elke functie en mag deze overal worden toegepast. Toetsing aan de eerder door RIVM afgeleide risicogrenzen voor deze PFAS laat zien dat er op het niveau van de tijdelijke achtergrondwaarden geen sprake is van risico's voor de gezondheid of overschrijding van effectniveaus voor het ecosysteem.

Tot slot dient ter hoogte van de nog te slopen tankstation een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Dit wordt gedaan nadat het tankstation gesloopt is. Hiervoor wordt in de te verlenen bouwvergunning een voorwaarde opgenomen. Eventuele aanwezige verontreinigen zullen gesaneerd worden totdat de gronden geschikt zijn voor de woonfunctie.

4.7.6 Kabels en leidingen

Bij de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van elektriciteits- en communicatiekabels en nutsleidingen in de grond. Hier gelden beperkingen voor ingrepen in de bodem. Daarnaast zijn zones, bijvoorbeeld rondom hoogspanningsverbindingen, straalpaden en radarsystemen van belang. Deze vragen vaak om het beperken van gevoelige functies of van de hoogte van bouwwerken. Voor ruimtelijke plannen zijn alleen de hoofdleidingen van belang. De kleinere, lokale leidingen worden bij de uitvoering door middel van een Klic-melding in kaart gebracht.

In of nabij het plangebied lopen geen hoofdleidingen of -kabels die voorzien moeten worden van een planologische regeling.

4.7.7 Windhinder

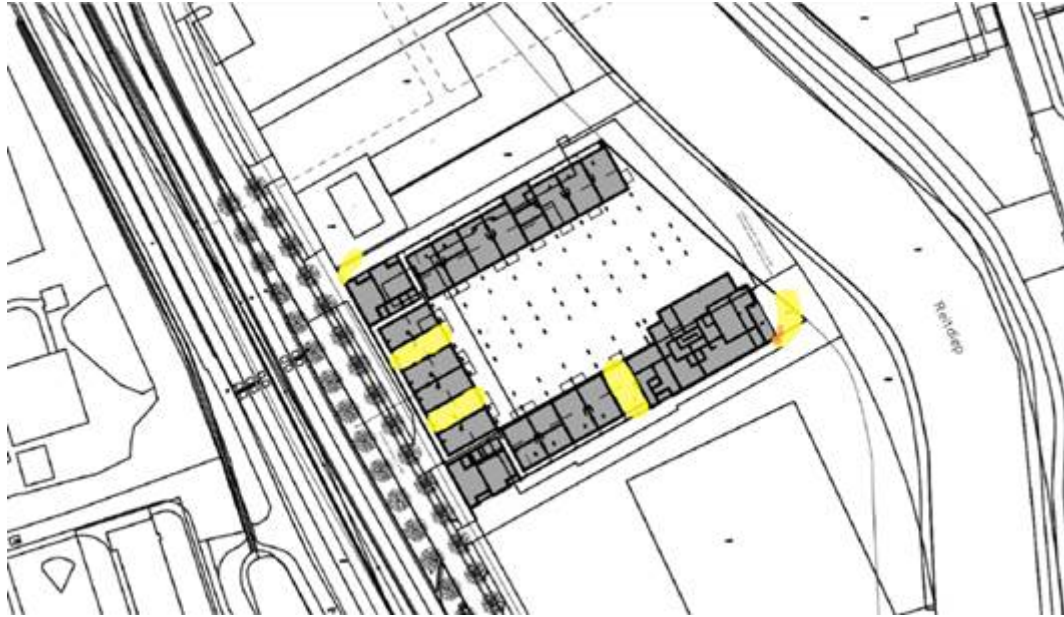
Er is onderzoek uitgevoerd voor het aspect windhinder (zie bijlage 12). Door hoogbouw kan de windklimaat situatie worden veranderd, waardoor er mogelijk windhinder optreedt.

In 2006 is de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' verschenen. Deze landelijke norm geeft het kwaliteitsniveau en de bepalingsmethode aan voor de toetsing van het lokale windklimaat op loop- en verblijfsniveau. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in windhinder en windgevaar. Deze norm is gebruikt voor de toetsing.

Wind kan als hinderlijk worden ervaren doordat bijvoorbeeld kleding gaat wapperen of het lopen wordt bemoeilijkt. In de NEN 8100 wordt gesteld dat windhinder optreedt bij een windsnelheid van 5.0 m/s en hoger op loop- en verblijfsniveau. Daarnaast is volgens de NEN 8100 sprake van windgevaar bij een windsnelheid van 15.0 m/s en hoger op loop- en verblijfsniveau. In dit onderzoek is vastgesteld dat:

- Er geen windgevaar te verwachten is.
- In de onderdoorgangen een lichte kans op windhinder te verwachten is.
- Aan de westkant, op de hoek van het gebouw is een lichte kans op windhinder te verwachten.
- Aan de oostkant, op de hoek van het gebouw is een lichte tot matige kans op windhinder te verwachten.
- In de overige gebieden rond het gebouw is een goed windklimaat te verwachten met weinig tot geen risico op windhinder.
- Aangezien de balkons aan de binnenkant van het gebouw liggen, is de verwachting dat de kans op windhinder hier klein is.

Op basis van voorgaande conclusie is het bureau dat het windhinder onderzoek heeft uitgevoerd gevraagd tot hoever de windhinder reikt. Het bureau verwacht geen kans op windhinder bij de omliggende gebouwen als gevolg van nieuwbouw. Kans op windhinder reikt niet verder dan de gele contouren op onderstaande figuur.



4.7.8 Bezonningsstudie

Met onderhavige ontwikkeling wordt hoogbouw mogelijk gemaakt. Er is daarom een bezonningsanalyse uitgevoerd (zie bijlage 13). Voor de vier jaargetijden is een simulatie gemaakt van de schaduwwerking van de gebouwen in de omgeving en van het geprojecteerde ontwerp.

Een bezonningsstudie is uitgevoerd om vast te stellen in welke mate de implementatie van het gebouw de omgeving beïnvloedt. Voor maart, juni en september zijn beschaduwings simulaties van ochtend tot avond uitgevoerd om een kwalitatief beeld te geven. Geconcludeerd wordt dat er in de directe omgeving van het gebouw gebied in beperkte mate sprake is van schaduwwerking in de omgeving.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op dezelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens deze standaarden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsbepalingen van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Het Bro bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld en om de uitleg daarvan.

5.2 Geldende bestemmingsplan en overige regeling

Het geldende bestemmingsplan is het bestemmingsplan Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/Reitdiep, vastgesteld op 25 november 2009. Naast het bovenstaande (bestemmings)plan geldt voor het plangebied momenteel een aantal aanvullende en uniforme voorschriften. Deze zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.3 Toelichting op de artikelen

5.3.1 Artikelsgewijze toelichting

Inleidende regels

De artikelen 1 tot en met 2 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

De bestemming 'Groen' omvat in dit bestemmingsplan het gebied ten noorden, oosten en zuiden, van de woningbouwontwikkeling en grenst meteen aan het Reitdiep. De bestemmingsregeling sluit aan bij de standaardregeling zoals die in de gemeente Groningen geldt.

Artikel 4 Woongebied

Dit bestemmingsplan betreft een ontwikkelingsgericht plan. De bestemmingsregeling is met opzet zo ruim mogelijk opgezet om zoveel mogelijk vrijheid te behouden bij de toekomstige inrichting van het gebied. Enkel een aantal harde eisen en spelregels zijn op de verbeelding vastgelegd of in de regels bepaald. Zo mogen de woningen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. De bouwhoogte is gelimiteerd tot maximaal 40 meter. Dit

staat met een aanduiding op de verbeelding aangegeven. In totaal zijn binnen het plangebied maximaal 160 woningen toegestaan.

In de regels is opgenomen dat de woningen moeten voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde voor het wegverkeerslawaai als gevolg van de Friesestraatweg (N370) en de Plataanlaan (N370) danwel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' dienen de gevels van woningen welke niet voldoen aan de vastgestelde hogere grenswaarde van 53 dB, danwel de voorkeursgrenswaarde, met dove gevels uitgevoerd te worden. Een afwijkingsbevoegdheid is opgenomen ingeval aangetoond kan worden dat er op een andere wijze voldaan kan worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van het bouwen van bijbehorende bouwwerken (zoals aan- en uitbouwen en (vrijstaande) bijgebouwen is aangesloten bij de uniforme regeling die in de gemeente Groningen van toepassing is.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - balkons' zijn balkons ook buiten het bouwvlak toegestaan, tot een maximum bouwdiepte van 3 meter en mits deze buiten het bouwvlak niet zijn voorzien van één of meer steunpunten op de grond. Omwille van de welstand is het wenselijk om hier een balkon te realiseren.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 1A

Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' is archeologisch onderzoek nodig bij ingrepen groter dan 50 m² en een grotere diepte dan 0,3 meter. Hiermee worden eventueel voorkomende archeologische waarden beschermd.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor waterkering.

Hoofdstuk 6 Participatie en overleg

6.1 Participatie

Over de ontwikkeling zijn omwonenden op twee manieren bij de planontwikkeling betrokken. Ten eerste is op 14 oktober 2019 een informatieavond door de ontwikkelaar georganiseerd. Hiervoor zijn in een ruime omtrek omwonenden huis aan huis uitgenodigd. Daarnaast heeft de ontwikkelaar een website ontwikkeld met daarin specifieke informatie over de ontwikkeling. Zowel tijdens de informatieavond als via de website zijn omwonenden in de gelegenheid gesteld om op het voornemen te reageren.

Ten tweede is het bestemmingsplan als voorontwerp voor inspraak ter inzage gebracht. paragraaf 6.2 en 6.3 gaat hier nader op in.

Vervolgens wordt het ontwerp-bestemmingsplan voor zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder tegen het bestemmingsplan zienswijzen indienen.

6.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in het kader van de inspraak met ingang van 19 maart tot en met 15 april 2020 ter inzage gelegen voor inspraak en overleg. Tijdens de inspraaktermijn zijn 11 digitale/schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Het gaat om 9 inspraakreacties van bewoners van de Avondsterlaan, het Wijkoverleg Vinkhuizen en De Stadskerk. In bijlage 14 zijn de reacties samengevat en beantwoord. De ingezonden reacties zijn ter kennisneming aan het College gezonden. De inspraakreacties hebben niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan geleid.

6.3 Overleg

In het kader van het verplichte overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is dit bestemmingsplan ook voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. Daarop is gereageerd door de provincie, GGD, waterschap Noorderzijlvest en waterschap Hunze en Aa's. In bijlage 15 zijn de overlegreacties samengevat en beantwoord. Op basis van de overlegreacties van de provincie zijn toevoegingen gemaakt in de regels. Zie hiervoor het begrip 1.35 'dove gevel/voorzetgevel' en artikel 4.2.2 lid d. De reacties van de GGD en waterschap Hunze en Aa's hebben niet geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Tot slot heeft de reactie van waterschap Noorderzijlvest geleid tot een tekstuele wijziging in de waterparagraaf (paragraaf 4.7) en daarnaast zijn enkele toevoegingen in artikel 3.1 en 4.1 van de regels opgenomen.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie

De economische uitvoerbaarheid van een plan wordt in eerste instantie bepaald door de financiële haalbaarheid ervan. Daarnaast is de grondexploitatie­regeling uit de Wro van belang voor de economische uitvoerbaarheid. Deze regeling bepaalt dat de gemeente de door haar gemaakte kosten kan verhalen. Het kostenverhaal heeft dus ook invloed op de haalbaarheid van het plan.

Financiële haalbaarheid

Over de verdeling van de kosten, voor de herinrichting van het openbaar gebied, zijn afspraken gemaakt. De kosten hiervoor komen uit financiële middelen van de gemeente en de ontwikkelaars. De kosten voor de ontwikkeling van de woningen worden verhaald uit de verhuur en verkoop van de woningen. Het in paragraaf 2.2 beschreven programma is afgestemd op de noodzakelijke investeringen. Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de behoefte voor dit programma evident. Daarmee is de financiële haalbaarheid geborgd.

Grondexploitatie

De grondexploitatie­regeling uit de Wro is van toepassing op dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van woongebouwen en grondgebonden woningen. Dit zijn bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. De grondexploitatie­regeling bepaalt dat de gemeente in beginsel samen met dit bestemmingsplan een exploitatieplan moet vaststellen. Hiervan kan worden afgezien als de kosten 'anderszins verzekerd' zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten.

De betrokken partijen hebben een exploitatieovereenkomst gesloten, waarin onder andere de verdeling van kosten is verzekerd. Van de verplichting tot het opstellen van een grondexploitatieplan kan daarom worden afgezien.

