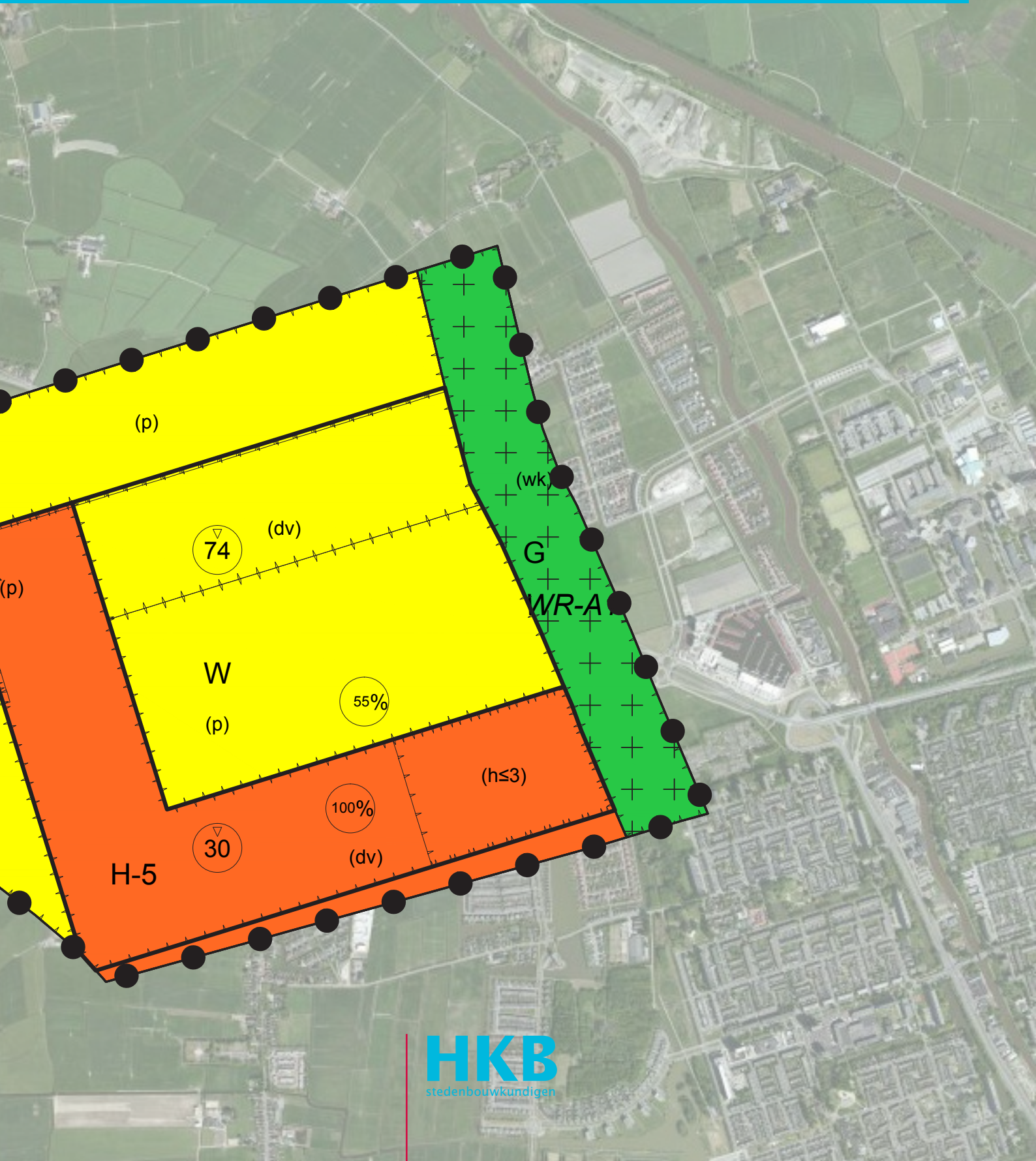


FRIESESTRAATWEG-HOOGEWEG

ontwerp bestemmingsplan

gemeente Groningen, 4 oktober 2012



COLOFON

opdrachtgever
Strukton Projectontwikkeling

contactpersoon gemeente Groningen
Jan Klok

ontwerp
HKB Stedenbouwkundigen
Naberspassage 23
9721 JV Groningen
050-3183100

contactpersoon
Neil Harmsen

project
Ontwerp bestemmingsplan Friesestraatweg-Hoogeweg

planidentificatienummer
NL.IMRO.0014.BP512FrstrwHoogewe-ow01

datum
4 oktober 2012

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding en doel.....	8
1.2 Begrenzing plangebied	8
Hoofdstuk 2 Beleidskader	10
2.1 Rijksbeleid.....	10
2.2 Provinciaal beleid	12
2.3 Gemeentelijk beleid	13
2.4 Conclusie	17
Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling	19
3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur.....	19
3.2 Wonen.....	23
3.3 Bedrijvigheid	24
3.4 Voorzieningen	24
3.5 Verkeer.....	24
3.6 Openbare ruimte	27
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	28
4.1 Archeologie	28
4.2 Ecologie.....	29
4.3 Water	30
4.4 Milieu	34
4.5 Bezonning	42
4.6 Windhinder.....	42
4.7 Bomeneffectrapportage	44
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	45
5.1 Algemeen	45
5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen.....	46
5.3 Toelichting op de artikelen.....	46

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg	49
6.1 Participatie	49
6.2 Inspraak.....	49
6.3 Overleg	50
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie	52

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Er zijn plannen ontwikkeld om op het perceel Hoogeweg 1 te Groningen jongerenhuisvesting met commerciële functies te realiseren. Deze ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Reitdiep/Reitdiep Haven' uit 1998. Het perceel is bestemd voor bedrijven en voor een tuincentrum. De locatie is echter al geruime tijd onderhevig aan plannen voor herontwikkeling. De Reitdiepzone was een bedrijventerrein met zware industrie. In 2002 is de zone aangewezen als transformatiegebied van werken naar werken (kantoren) en werken naar wonen. De laatste jaren is het gebied vooral in beeld als mogelijke locatie voor jongerenhuisvesting in de vorm van hoogbouw (zie paragraaf 2.3.4). Het is daarom wenselijk om mee te werken aan de ontwikkeling. Om dit mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan opgesteld specifiek voor deze ontwikkeling.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het noordwesten van de stad in de buitenhoek van de noordelijke en westelijke ringweg en het Reitdiep. De locatie maakt deel uit van de Reitdiepzone met woon- en werkvoorzieningen in complexen zoals 'Het Poortje' en 'De Ommelanden' respectievelijk ten noorden en ten zuiden van het plangebied. Aan de noordwestzijde sluit dit gebied aan op het ontwikkelingsgebied Reitdiephaven (wonen, detailhandel, vaarrecreatie). Aan de oostzijde grenst het plangebied aan het Reitdiep met haar groene oevers, met op een steenworp de universiteitscampus en het Zernike Sciencepark. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich de ringweg en het viaduct en de brug (autoverkeer) over het Reitdiep. Het plangebied is bereikbaar vanuit het zuiden, onder het viaduct door. Vanuit het noorden wordt het plangebied ontsloten door de Hoogeweg die in verbinding staat via de Reitdiephaven en de Professor Uilkensweg met de Friesestraatweg. Het plangebied is vanuit het oosten (Jaagpad Reitdiep, Zernike) indirect bereikbaar via een klapbrug over het Reitdiep bij de Professor Uilkensweg, ten noorden van de locatie.



Plangebied

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin het nationale ruimtelijke beleid en de bijbehorende doelstellingen tot 2020 (met een doorkijk naar de periode 2020–2030) zijn opgenomen. Hoofddoel is het scheppen van ruimte voor de ruimtevragende functies met als (sub)doel de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland. Naast deregulering en decentralisatie hanteert de Nota ontwikkelingsplanologie en uitvoeringsgerichtheid. Het rijk mengt zich niet in kwesties op microniveau, maar stuurt op hoofdlijnen. Het motto is "decentraal wat kan, centraal wat moet". De verantwoordelijkheid voor de inrichting van het ruimtelijke gebied wordt neergelegd bij decentrale overheden. De centrale doelen die het rijk heeft gesteld zijn verwoord in de begrippen 'basiskwaliteit' en de 'Ruimtelijke Hoofdstructuur'. Het gaat hierbij vooral om aspecten als gezondheid, veiligheid, milieu en natuur, maar ook bijvoorbeeld water, landschappelijke inpassing en ruimtelijk ontwerp. Het staat decentrale overheden vrij om in aansluiting op de Nota Ruimte te sturen en daartoe aanvullend eigen beleid te formuleren, wanneer dat niet strijdig is met de (ruimtelijke) rijksdoelen.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) bevat plannen voor ruimte en mobiliteit en vervangt onder andere:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Er zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk schenkt vertrouwen in en biedt ruimte aan lagere overheden, burgers en bedrijven om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van het Nederlandse werelderfgoed.

Ook afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap worden bij de provincies en gemeenten neergelegd. Hiervoor zal de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel SER-ladder) worden gehanteerd. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Tenslotte is een kaart vervaardigd met de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Deze bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt.

Het plangebied bevindt zich in de ruimtelijke hoofdstructuur in het gebied dat is aangeduid als 'stedelijke regio met een concentratie van topsectoren'. Dit gebied betreft de stad Groningen, de Eemshaven, Groningen Seaports in Delfzijl en Airport Eelde. De nadruk ligt hierbij op de 'Energyport'. Dit gebied heeft geen invloed op de planontwikkeling aan het Reitdiep. In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behouden van natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Daarnaast wordt er tevens ruimte geboden voor nieuw oppervlaktewater. Zie hiervoor ook paragraaf 4.3.

2.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient een bestemmingsplan aan te geven op welke manier rekening wordt gehouden met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten. Een beschrijving hiervan wordt gegeven in paragraaf 4.1.

2.1.4 Besluit milieueffectrapportage

Ook het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is gewijzigd. De aanleiding hiervoor is een uitspraak van het Europese Hof van Justitie, waaruit blijkt dat Nederland handelt in strijd met Europese richtlijnen door de omvang van projecten te koppelen aan een m.e.r.- (beoordelings)plicht. De achterliggende gedachte is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten. Door de wijziging sluit het Besluit m.e.r. ook beter aan op de

Europese regelgeving voor wat betreft definities, activiteiten e.d., en bij de recente modernisering die in de Wet milieubeheer zijn doorgevoerd.

Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn nu echter meer situaties waar eerst een beoordeling (vergewisplicht) plaatsvindt of een m.e.r. moeten worden uitgevoerd. Deze zal worden behandeld in paragraaf 4.4.6.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013

Het Provinciaal Omgevingsplan 2009–2013 (POP3) is op 17 juni 2009 definitief vastgesteld. Hierin staat het provinciale omgevingsbeleid verwoord op het gebied van milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Belangrijke onderwerpen zijn de bescherming van de karakteristieken van het Groninger landschap, ruimte voor ontwikkeling, leefbaarheid op het platteland en duurzame energie.

De hoofddoelstelling van het provinciaal omgevingsbeleid is: Duurzame ontwikkeling – voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooiën. De drie centrale uitgangspunten zijn:

1. werken aan een duurzame leefomgeving
2. eigen karakter handhaven en versterken
3. sterke steden en vitaal platteland

De provincie wil zich sterker profileren als een provincie met diverse natuur- en landschapskwaliteiten. Die kwaliteiten worden steeds belangrijker voor het imago van de provincie en daarmee ook voor bijvoorbeeld recreatie en toerisme.

Wanneer er in het Omgevingsplan gekeken wordt naar wonen en werken in de provincie Groningen, komt er onder andere naar voren dat er een transformatie van de woningvoorraad nodig is. De woonconsument wordt steeds kritischer, dit mede door toenemende welvaart. Maar ook de veranderende samenstelling van de bevolking (vergrijzing, ontgroening en toenemende individualisering) zorgt ervoor dat de vraag naar de soort, kwaliteit en de hoeveelheid woningen verandert. De afgelopen jaren is de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad op grote schaal aangepast aan de eisen door woningen te verbeteren of te slopen en te vervangen. De provincie vindt het belangrijk dat gemeenten met een teruglopende en in samenstelling sterk wijzigende bevolking, samen met o.a. woningcorporaties en de bevolking een visie en aanpak ontwikkelen voor de leefbaarheids-

en woonvragen die uit deze ontwikkeling voortkomen. Daarbij moet onder meer aandacht worden besteed aan de beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen. De ambitie die beschreven wordt, luidt dan ook 'bijdragen aan een hoge leefkwaliteit voor alle inwoners'.

2.2.2 Provinciale Omgevingsverordening

Tegelijk met het POP is de bijbehorende Provinciale Omgevingsverordening vastgesteld, die eind 2009 in werking is getreden. Een bestemmingsplan dient een paragraaf over duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit te bevatten (zie paragraaf 3.1.2) en er zijn specifieke regels met betrekking tot bestemmingsplannen in het buitengebied, ecologische hoofdstructuren, robuuste verbindingzones, Nationale Landschappen, etc. Deze zijn voor dit bestemmingsplan niet van toepassing. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op het gebruik van duurzame energie.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 De intense stad

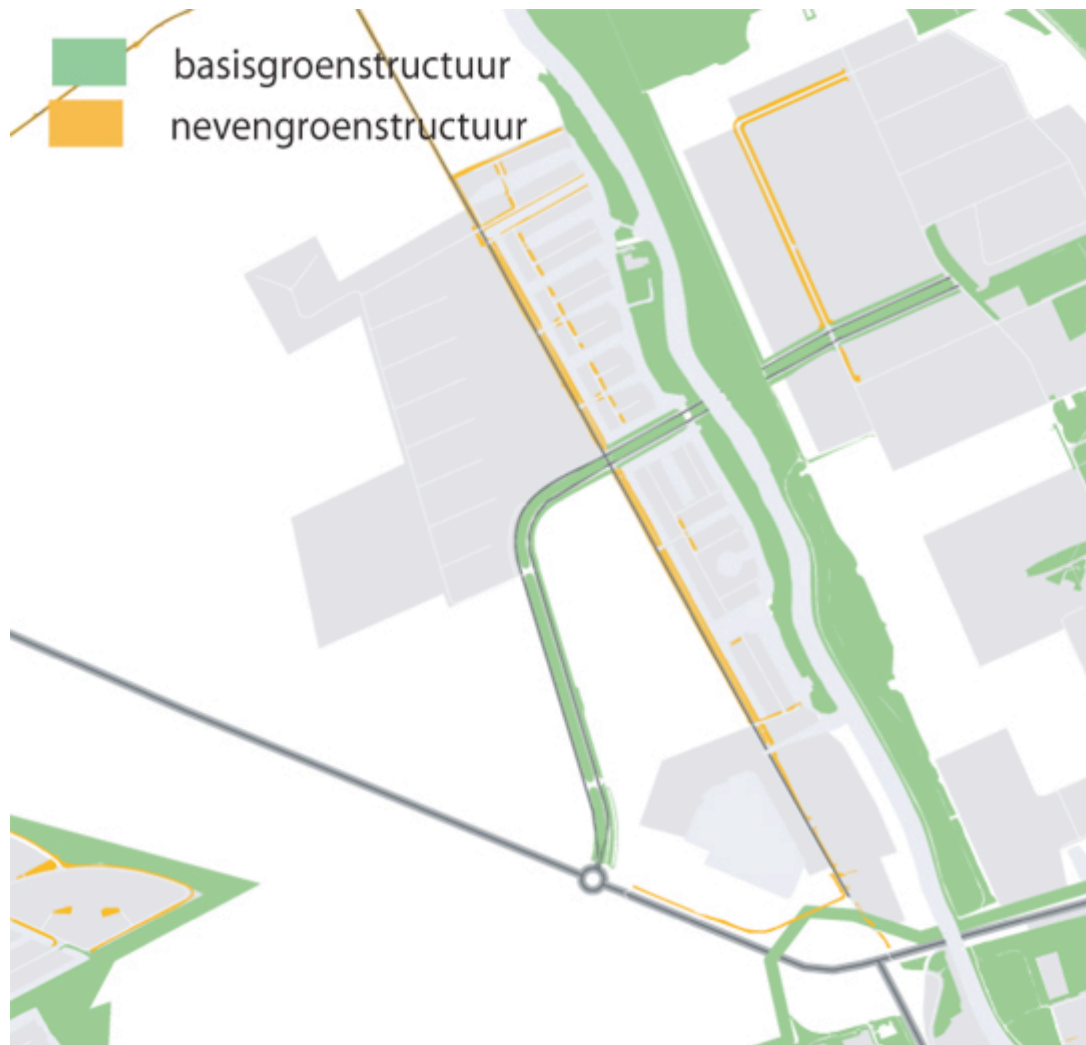
Het plangebied maakt deel uit van het project 'De Intense Stad'. De Intense Stad wil door middel van intensivering en vermenging van functies een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de stad en aan het behoud daarvan. Dit project richt zich op plekken met te veel ruimte en te weinig programma en lage gebruiksintensiteit en die daardoor gevoelig zijn voor verrommeling en verloedering. Ook richt de Intense stad zich op de verduidelijking en het (opnieuw) leesbaar maken van (historische) structuren en radialen. Zoals in paragraaf 1.1 reeds is beschreven, was het perceel onderdeel van een bedrijventerrein en zal het worden omgevormd tot een perceel voor jongerenhuisvesting in de vorm van hoogbouw.

2.3.2 Groene pepers

De groenstructuurvisie voor Groningen 'Groene Pepers', vastgesteld in maart 2009, heeft als opgave om **"de steden compact te houden; om echte steden, echt landschap en echte natuur te verkrijgen. En die compacte steden zouden zo aantrekkelijk moeten zijn dat ze bewoners vasthouden, dat mensen er met plezier wonen en werken. Dat kan alleen als mensen in de stad toegang hebben tot een rijk spectrum van groen en natuur, in en om de stad"**. De groenstructuurvisie onderscheidt een blauw-groen netwerk met een stedelijke betekenis en gemeentelijke regie en een andere aanpak in de woongebieden, met daarin een optimale zeggenschap voor de betrokken bewoners en gebruikers.

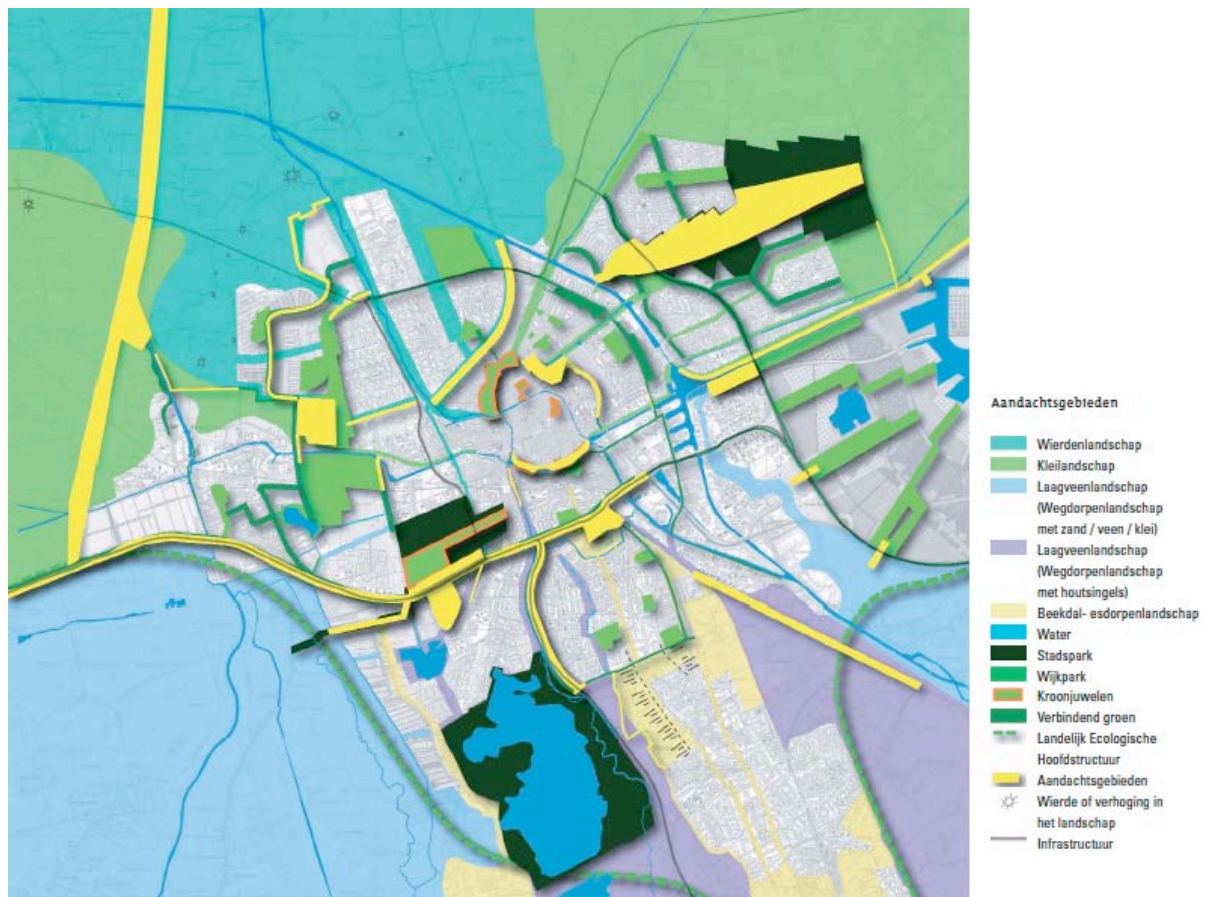
Op de groenstructuurkaart wordt onderscheid gemaakt tussen de basisgroenstructuur en de nevangroenstructuur (zie de afbeelding hierna). Gestreefd wordt naar versterking van de functionele kwaliteit en complementering van de basisgroenstructuur. Mede vanwege de

jonge leeftijd van de wijk Reitdiep is er weinig basisgroen aanwezig. Alleen de zone langs de Professor Uilkensweg en de oever van het Reitdiep zijn als basisgroenstructuur aangegeven. De zone langs de Hoogeweg en enkele percelen ten oosten hiervan behoren tot de nevenstructuur. Hier wordt nadrukkelijk gestreefd naar medeverantwoordelijkheid en participatie van bewoners bij de inrichting en het beheer.



Groenstructuurkaart

Ten zuiden van het plangebied staat de zone van het nieuw aan te leggen fietspad in de Groenstructuurvisie beschreven als 'stedelijk ecologisch waardevol gebied' en als 'verbindend groen'. Daarnaast vormt de zone de verbinding met het 'wijkpark' van De Held. Het gebied is tenslotte aangewezen als een aandachtsgebied.



Aandachtsgebieden

2.3.3 Stad op scherp

In de structuurvisie 2008–2020 "Stad op scherp" is de volgende centrale doelstelling opgenomen: "In combinatie met onze politieke ambities op het vlak van 'sociaal, sterk, duurzaam' en onze wens tot onderscheidendheid komen we tot de volgende centrale beleidsdoelstelling voor de komende 10 à 15 jaar: We willen de woon- en leefomstandigheden van alle Stadgers en ook die van toekomstige generaties verbeteren, onze positie als Hoofdstad van het Noorden versterken, en ons als stad én als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen in de (inter)nationale context positioneren als stad en regio met economische kansen en potenties in met name de kennissector. Als een City of Talent, die een substantiële en bijzondere bijdrage kan leveren aan versterking van de concurrentiekracht van Nederland, met een strategische schakelpositie op de Noordelijke Ontwikkelingsas naar Noord- Duitsland en Scandinavië/Oost Europa. Onze eigen kwaliteiten, ons onderscheidend vermogen, staan daarbij centraal. De verbetering van ieders woon- en leefomstandigheden willen we met een inzet op veelsoortige, goed onderhouden wijken, op veiligheid en met goede voorzieningen op het gebied van onderwijs, sport en welzijn, realiseren.

We stellen dan ook duurzaamheid, naast bereikbaarheid, als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving en onze concurrentiekracht is het essentieel dat het groen-blauwe netwerk, de cultuur en het belang van de sport op juiste waarde worden geschat."

2.3.4 Nota jongerenhuisvesting in Groningen

De ambitie beschreven in de "Nota jongerenhuisvesting in Groningen" (januari 2010) is **"om ook in de toekomst elke jongere (student of anderszins) die in de stad wil wonen een plek te bieden. Daarvoor moeten er niet alleen voldoende, maar vooral ook kwalitatief goede woningen voor jongeren worden gerealiseerd."**

Deze ambitie is in lijn met het gestelde in de structuurvisie "Stad op Scherp". De ambitie is om tot en met 2014 in totaal 4.500 extra eenheden te realiseren in de stad. Om dergelijke aantallen te realiseren is een schaa sprong noodzakelijk: niet alleen relatief kleinschalige huisvesting in de wijken, maar ook grootschalige huisvesting om 'meters te kunnen maken'. Deze meters kunnen niet overal in de stad gemaakt worden. Daarvoor is ruimte nodig. Er is een aantal zones in de stad die hiervoor geschikt zijn: de Eendrachtsskade en omgeving, de Reitdiepzone, het gebied rond winkelcentrum Paddepoel en het Bodenterrein. Deze ambitie is tevens vastgelegd in de nieuwe structuurvisie Wonen 2010–2020 "Kwaliteit van wonen". Binnen de Reitdiepzone is de locatie Tuincentrum Hoogeweg, het plangebied, reeds benoemd als mogelijke ontwikkellocatie voor 300–400 woningen. De inpassing in de wijk Reitdiep verdient echter wel aandacht.

2.3.5 Bouwjong, inspiratieboek woningbouwmanifestatie jongerenhuisvesting 2010-2015 Groningen

Met de manifestatie BOUWJONG! (oktober 2010) wordt onderzocht in hoeverre bestaand stedelijk gebied in Groningen geïntensiveerd kan worden met wooneenheden voor jongeren en studenten. Aan deze woningen is hard behoefte, want het aantal jongeren groeit snel en ook de vraag naar een kwalitatief goede woning en woonomgeving neemt onder deze doelgroep sterk toe. Met de helft van de inwoners jonger dan 35 jaar is Groningen de jongste stad van Nederland. Dit wordt met name veroorzaakt door het grote aantal studenten uit binnen- en buitenland: van de ruim 187.000 inwoners is bijna één op de vijf student (35.000).

Jongeren zorgen voor een bruisende stad en een groot draagvlak voor voorzieningen in de stad, zoals winkels, horeca, ziekenhuizen en openbaar vervoer. Ook zorgen zij voor vernieuwing, een creatieve industrie, kunst en cultuur. En niet in de laatste plaats komt de groei van het aantal inwoners van de stad vrijwel geheel voor rekening van jongeren. In de voorgaande paragraaf is reeds beschreven wat de ambitie is van de stad Groningen voor wat betreft het gewenste aantal nieuwe wooneenheden voor jongeren.

"Het Groningse model moet en wordt anders. Het worden duurzame, flexibele gebouwen die de tand des tijds overleven, in de toekomst kan je er andere programma's huisvesten. Misschien een 'solid' die allerlei woon- en werkvormen door elkaar toelaat, in elk geval geen monocultuur. Zet die woning zelf maar naar je hand, dat kan tot in lengte van dagen."

Het Groningse model is gebaseerd op drie schaalniveaus. LARGE, het niveau van de hele stad, MEDIUM, de relatie tussen het project en de buurt en SMALL, dat gaat over de relatie tussen het project en de directe woonomgeving en het project als organisatie in zich zelf. Op alle schaalniveaus wordt de vraag gesteld: wat geeft het project terug aan de stad?

2.3.6 Boven Groningen-stad

In de Structuurvisie Hoogbouw 2009 is op basis van algemeen ruimtelijk beleid een eenduidig kader van hoogbouwdoelstellingen opgesteld. Hierdoor kan elk initiatief (hoger dan 20 meter) dat zich aandient op ordentelijke wijze worden afgewerkt.

Het uitgangspunt van het hoogbouwbeleid is dat er wordt gestreefd naar het gericht lokaliseren van hoogbouw die betekenis toevoegt aan de stedelijke centra, aan (nieuwe) knooppunten en in herstructureringszones. De gemeente Groningen heeft een lijst van voorkeurslocaties opgesteld voor hoogbouw. De zone langs de westelijke ringweg is één van deze voorkeurslocaties.

Omdat hoogbouw opvalt en daardoor vanzelf een vórstrekkende betekenis heeft, is een speciaal beoordelingskader ontworpen. Door hoogbouwplannen, die vaak een particulier initiatief zijn, te toetsen op de stedelijke (dat wil zeggen collectieve) voordelen van bestemmingsplanwijziging kan een weg gevonden worden uit een dilemma tussen de belangen van de initiatiefnemer, die van een veelal buurt- of wijkgebonden bewonersorganisatie en die van de stedelijke gemeenschap als geheel. In dit kader is als extra onderzoek een studie verricht naar de bezonning van de omgeving en naar de gevolgen op het windklimaat. Zie hiervoor paragraaf 4.5 en 4.6.

2.4 Conclusie

De ontwikkeling van jongerenhuisvesting op de locatie van het voormalige tuincentrum Hoogeweg voldoet aan het hiervoor aangehaalde beleid. Het is duidelijk dat er een tekort is aan huisvesting voor jongeren en studenten in de stad Groningen. Er zijn daarom zones aangegeven waar nieuwbouw plaats kan vinden. De Reitdiepzone is daar één van.

Door de hoogbouw wordt de ligging van het historische Reitdiep geaccentueerd. Tevens wordt een locatie met een lage gebruiksintensiteit omgezet naar een compacte inbreidingslocatie, waarbij naast woningbouw, ook voorzieningen een plek zullen krijgen.

Met deze ontwikkeling wordt beoogd de woonkwaliteit van jongeren te vergroten en de bestaande woonwijken te ontlasten. In de planontwikkeling wordt tenslotte rekening gehouden met duurzaamheid en de ruimtelijke kwaliteit van het project en de omgeving.

HOOFDSTUK 3 DE BEOOGDE ONTWIKKELING

3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied ligt in de hoek van het Reitdiep met de Friesestraatweg/Plataanlaan. Deze structuren zijn historische verbindingen van de stad Groningen met respectievelijk de Wadden- en Noordzee en Leeuwarden. Parallel aan het Reitdiep loopt de Hoogeweg, een wat meer ondergeschikte verbinding, met onder andere het noordelijk gelegen Dorkwerd.

Het Reitdiep en de Friesestraatweg vormen belangrijke handelsroutes van en naar Groningen en de bedrijvigheid begint dichtbij de stad, zoals duidelijk wordt uit de kaart van 1853. Het plangebied heeft op dat moment nog een sterk agrarisch karakter. Dit karakter blijft behouden tot ver in de 20^e eeuw.

Op de topografische kaart van 1952 heeft het plangebied nog steeds een agrarische functie maar de stad rukt op. Het spoor naar Noord-Groningen is aangelegd en de ruimte tussen het spoor en de oude stadswallen wordt bebouwd. Op de topografische kaart van 1970 heeft de stad aan de noordwestzijde een flinke groei doorgemaakt waardoor de stad is opgerukt tot aan de grens van het plangebied. Van west naar oost zijn de nieuwe woonwijken Vinkhuizen, Paddepoel en Selwerd ontwikkeld. De bedrijvigheid in dit deel van de stad is ook gegroeid en gesitueerd in de zone tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep. Op de universiteitscampus tegenover het plangebied verrijzen in deze periode de eerste gebouwen. Tot slot is op deze kaart de ruimtereservering voor de noordelijke ringweg zichtbaar die in de jaren zeventig is aangelegd. Door de aanleg van de ringweg raakt het plangebied enigszins afgesneden van de stad.

De stad heeft op de topografische kaart van 2006 ter plaatse van het plangebied de sprong over de ringweg gemaakt. In de zone tussen de Hoogeweg en het Reitdiep zijn inmiddels woningen gerealiseerd. Voorts zijn op de kaart de vlekken voor de nieuwste woonwijken, zoals Reitdiephaven (wonen, voorzieningen) zichtbaar. Ook het gebied ten noorden van de universiteitscampus wordt verder ontwikkeld. Hier verrijst het bedrijventerrein Zernike Sciencepark. De nieuwe woonwijken en het Zernike Sciencepark worden via de Friesestraatweg (N355) ontsloten met een nieuwe verbinding, de Professor Uilkensweg met een nieuwe klapbrug over het Reitdiep.

3.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur

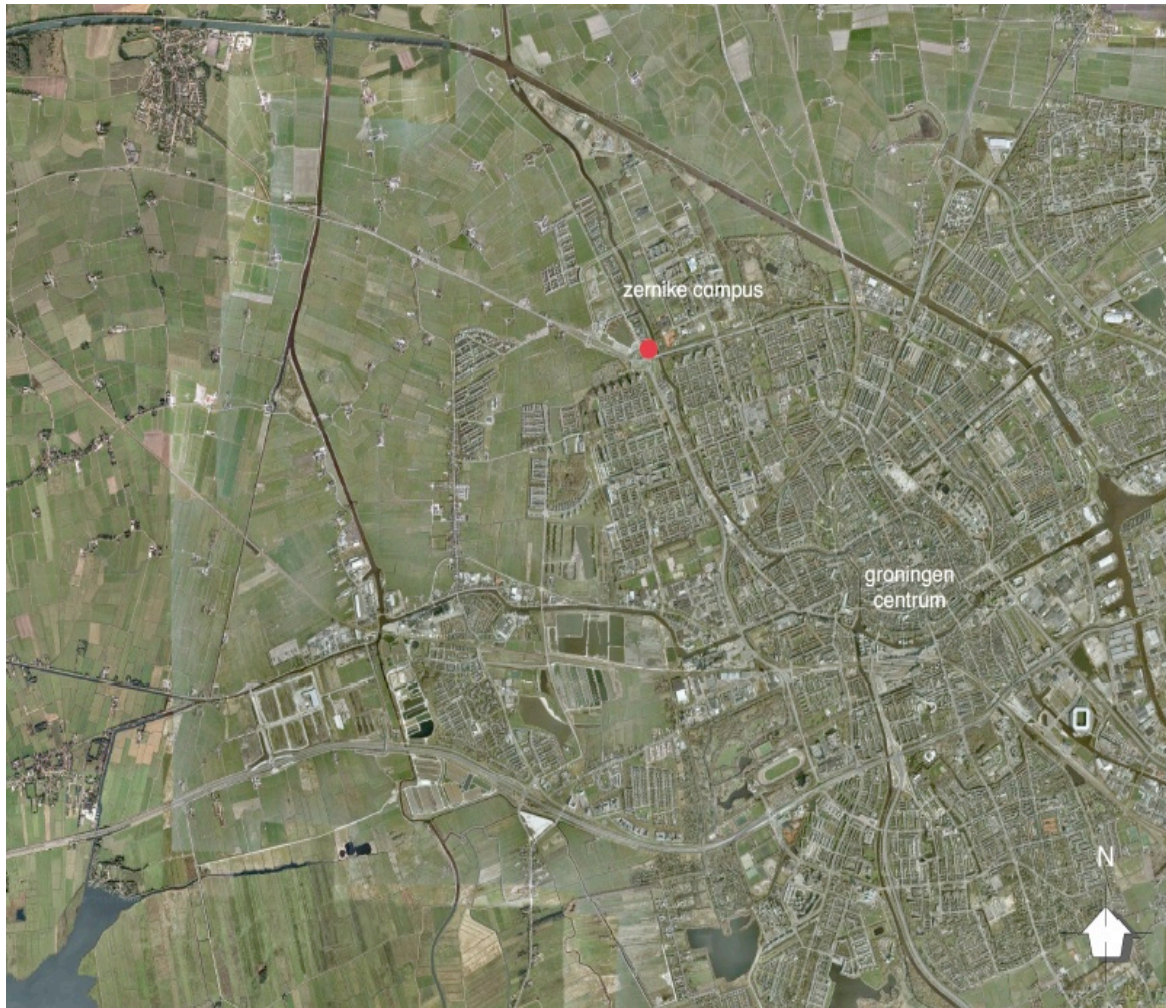
Voor de beschrijving van de ruimtelijk- en functionele structuur van het plangebied wordt teruggerepen naar het manifest Bouwjong. In het boek Bouwjong van o.a. Marlies Rohmer, curator en inspirator van de woningbouwmanifestatie jongerenhuisvesting 2010-2015 Groningen, wordt richting gegeven aan een integrale aanpak van dit woningbouw vraagstuk. Leidend thema in dit boek is "wat kan het project teruggeven aan de stad". Om dit steeds objectief te kunnen beoordelen zijn selectie criteria omschreven, op verschillende schaalniveaus, te weten:

- LARGE, gebouw en stad, gekoppeld aan het stedelijk netwerk;
- MEDIUM, gebouw en buurt, koppeling aan de directe omgeving;
- SMALL, gebouw en woning, deel en geheel.

Aan de hand van een turflijst worden deze criteria verder gespecificeerd. De drie schaalniveaus worden kort behandeld.

LARGE

Het plan ligt in de Reitdiepzone in Groningen ten noorden van het verkeersknooppunt Friesestraatweg, westelijke- en noordelijke ringweg en de uitvalsweg richting Zuidhorn. De locatie ligt op de grens van stad en landschap en ligt aan het Reitdiep, waardoor het een unieke positie heeft.



Luchtfoto omgeving plangebied

Doordat het terrein tevens op het knikpunt van de ringweg ligt, is het een beeldbepalende zichtlocatie met een landmarkpotentie. Door hier een hoog gebouw te situeren kan het gebouw en dit deel van de stad een betekenis krijgen voor de stad. Het gebouw kan door zijn grootte een ruimtelijke betrekking aangaan met andere bakens op stedelijk niveau.

De vormgeving van het gebouw dient zich daarbij niet enkel tot de hoogte te beperken, maar dient ook tot uiting te komen in de opbouw van het volume en de relatie tussen het maaiveld en de plint van het gebouw.

MEDIUM

Het gebouw is georganiseerd rond een binnenhof, de zogenaamde parochiale ruimte. De bouwmassa groeit vanaf de verblijven aan het Reitdiep op uit het landschap en eindigt, via opklimmende dakterrassen, in een mooi uitzichtpunt op de top van het gebouw. Op deze wijze reageert de massaopbouw op de omgeving en oriënteert zich op de zon. Door het

dakterrassenprincipe ontstaat een bijzondere vijfde gevel en wordt het ruimtebeslag van de footprint van het gebouw door de dakterrassen gecompenseerd.



Impressie mogelijk ontwerp (Inbo architecten)

Het plangebied maakt deel uit van een grotere stedenbouwkundige eenheid langs het Reitdiep (verder Reitdiepzone) dat voor een deel bestaat uit vervallen industriebebouwing. De Reitdiepzone loopt van Stichting 'Het Poortje' in het noorden tot aan het ACM-terrein in het zuiden. De kavels in de Reitdiepzone zijn opgespannen tussen de Friesestraatweg en de Hoogeweg en het Reitdiep. De bebouwing staat deels in een rooilijn langs de Friesestraatweg. Soms is de bebouwing teruggelegd om bijvoorbeeld ruimte te geven aan parkeren. Daarnaast is de bebouwing gevarieerd in maat en schaal (van kleine tot grote 'korrel'). De bebouwing staat ofwel haaks op het Reitdiep of is parallel hieraan gesitueerd. De rooilijn van het jongerencomplex volgt de richting van de Plataanlaan en wijkt iets terug ten opzichte van de Hoogeweg. Het markeert zo de entree van deze zijde van het Reitdiep. Met de commerciële functies in de plint biedt het ruimte voor ontmoeting tussen jongeren en andere buurtbewoners. De toevoeging van een langzaamverkeersverbinding over het Reitdiep, parallel aan de Plataanlaan, legt tevens een verbinding met het naastliggende universiteitscomplex. Vanaf deze route en de hof van het jongerencomplex kan tevens de oever van het Reitdiep geactiveerd worden, wat de levendigheid van de locatie ten goede zal komen.

SMALL

De beoogde hoofdfunctie is de huisvesting van jongeren. Aanvullend zijn commerciële voorzieningen gedacht. De hoge begane grond bevat aan de toegangszijde een hoge, ruime entreezone, waardoor een natuurlijke overgang van buiten naar binnen ontstaat. Op deze entreezone sluiten de hoofdentree van de huisvesting, de commerciële ruimte, de fietsenberging en de overdekte parkeergelegenheid aan. De verdiepingen kunnen op strategische plekken commerciële ruimte bevatten. Op de resterende verdiepingen is de jongerenhuisvesting en collectieve ruimte gesitueerd.

De dragende buitengevel zorgt voor een grote flexibiliteit bij de invulling van de vloerenvelden. De extra verdiepingshoogte in de plint draagt bij aan een meer flexibele invulling van het programma in de plint.

Net als bij vrijwel alle bebouwing in de Reitdiepzone ligt ook hier de bebouwing en het parkeren terug ten opzichte van de oever. Wenselijk bij de vormgeving van het parkeren is dat deze waar mogelijk uit het zicht wordt gehouden.

3.2 Wonen

De centrale ambitie van het gemeentelijke woonbeleid voor de komende jaren is om eenieder zoveel mogelijk naar de zin te laten wonen. Daarom moet er genoeg te kiezen zijn in woningtype, woonmilieu en soort wijk. Kwaliteit is daarbij het sleutelbegrip. Het gaat dan niet alleen om de woning, maar ook om de woonomgeving. Dit betekent dat de openbare ruimte goed en bruikbaar is ingericht, dat de voorzieningen zoveel mogelijk aansluiten bij de verschillende leefstijlen in de wijk of de buurt, dat de wijk of buurt duurzaam ingericht is (Routekaart 2025) en ook dat er in wijken en buurten naar elkaar omgekeken wordt (WMO-beleid). Daarnaast is het zo dat kwaliteit niet alleen van belang is voor nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor bestaande wijken, buurten en woningen.

Zoals in paragraaf 2.3.4 reeds is beschreven, is de ambitie om tot en met 2014 4.500 extra eenheden voor jongerenhuisvesting te realiseren in de stad Groningen, waarvan er 300–400 eenheden zijn gedacht voor onderhavige locatie. Het gebouw biedt ruimte voor meer dan 400 eenheden. Afhankelijk van de invulling van de oppervlakte aan wooneenheden, zal het oppervlak voor commerciële voorzieningen worden gespecificeerd. De ruimte per zelfstandige wooneenheid is ca. 28 m² (conform Bouwbesluit). Er zijn nog mogelijkheden om differentiatie en samenvoeging van eenheden en functiewijziging toe te passen, zodat diverse doelgroepen worden aangesproken. Hier is bouwkundig reeds rekening mee gehouden.

Voor de planontwikkeling wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de toepassing van duurzame energie. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke manier dit zal worden geïmplementeerd.

3.3 Bedrijvigheid

Aan de Hoogeweg, gelegen aan het Reitdiep, is een jeugdinstelling gevestigd. Deze maatschappelijke functie ligt op de rand van het Jachthavengebied. De jeugdinstelling Het Poortje is een half-open instelling. Door middel van hekwerken wordt de instelling afgeschermd van de rest van de omgeving. De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan een passende instelling van de openbare ruimte rondom Het Poortje. Hoge hekken en muren zijn verwijderd om het half-open karakter goed weer te geven.

3.4 Voorzieningen

In de plint van het gebouw kunnen commerciële en sociaal-maatschappelijke voorzieningen worden gevestigd. Welke voorzieningen dat exact gaan worden, is op dit moment nog niet bekend. In de zuid- en westgevel wordt ruimte geboden aan een shortstay hotel. Dit betreft geen regulier toeristisch hotel, maar er wordt onderdak geboden aan bijvoorbeeld buitenlandse studenten of gastdocenten aan de universiteit en/of hogeschool die voor een korte periode in Groningen verblijven. Er wordt tevens gedacht aan een horecagelegenheid in het gebouw, vanwege de ligging langs de nieuwe fietsroute en de nabijheid van het universiteitsterrein. Een andere gewenste voorziening (voor de wijk Reitdiep) is een kinderdagopvang. De locatie van deze voorzieningen wordt echter niet exact vastgelegd in verband met de gewenste flexibiliteit. Er zijn nog geen concrete initiatieven bekend. Er wordt onderscheid gemaakt in het type voorzieningen. Er is zakelijke en maatschappelijke dienstverlening en horeca toegestaan. Kleinschalige bedrijvigheid ten behoeve van het wonen is tevens toegestaan. Dit betreft bijvoorbeeld een wasserette, copyshop, etc. Naast nieuwe voorzieningen in het gebouw, zijn er in de wijk Reitdiep reeds diverse voorzieningen aanwezig.

3.5 Verkeer

De verschillende gemeentelijke beleidsnota's gaan 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 en een duidelijke verkeersstructuur. De doorstromingscapaciteit op het stedelijke hoofdwegennet en de bundeling van verkeersstromen is daarbij van belang. In de

tussenliggende gebieden is een aangenaam en veiliger woon- en leefklimaat het doel. In het kader van het landelijke concept 'Duurzaam Veilig' zijn in de gemeentelijke nota 'Kalm aan en rap een beetje' alle wegen in de gemeente Groningen onderverdeeld in een drietal categorieën, te weten stroomwegen (ringwegen) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/u), waar stromen centraal staat, en erftoegangswegen (30 km/u), waar verblijven centraal staat.

Het plangebied ligt nabij het knooppunt van de Friesestraatweg (N355), de noordelijke (N370) en de westelijke ringweg (N370) (zie afbeelding). Deze aansluiting is ongelijkvloers uitgevoerd. De Friesestraatweg is gecategoriseerd als een stroomweg. Op het gedeelte binnen de bebouwde kom mag 70 km/u worden gereden. Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 80 km/u. De ringweg kent enerzijds goede verbindingen met het bovenlokale netwerk en anderzijds de hoofdwegen van de stad Groningen. Het plangebied is daardoor per auto goed bereikbaar.



Knooppunt van de N355 en N370

In de richting van het centrum van de stad Groningen en voorzieningencentrum Paddepoel is het plangebied op dit moment matig tot slecht ontsloten voor langzaam verkeer via de parallelweg van de Friesestraatweg. Deze verbinding is nogal onaantrekkelijk in verband met de hoge gebruiksintensiteit van de westelijke ringweg (geluid, stank) in combinatie met de gebrekkige sociale controle langs de route. De verbindingen met het voorzieningencentrum van Vinkhuizen/De Held liggen gedeeltelijk vrij maar ook langs deze verbindingen is het sociale toezicht niet overal optimaal. Het Zernike-terrein en recreatieve routes langs de oostkant van het Reitdiep zijn tenslotte indirect bereikbaar via de klapbrug over het Reitdiep (Professor Uilkensweg).

In de beleidsnota "Fietsverkeer 2000" wordt de fietsstructuur in de stad onderverdeeld in een hoofdstructuur en een secundaire structuur. Nabij het plangebied behoren de Professor Uilkensweg en de Friesestraatweg tot de hoofdfietsstructuur. Langs beide wegen hebben fietsers de beschikking over een vrijliggende fietsstructuur. De Hoogeweg behoort als enige weg in het plangebied tot de secundaire fietsstructuur. Fietsers maken hier vanaf de aansluiting op de Westelijke Ringweg tot aan de brug over de doorgang naar Reitdiephaven gebruik van de hoofdrijbaan. Tussen deze brug en de aansluiting met de Kromme Riet is er een vrijliggend fietspad.

Tevens is een fietsbrug aangelegd die het plangebied verbindt met het universiteitscomplex Zernike met de bijbehorende sportvoorzieningen. Zo is een korte route ontstaan die de nieuwe bewoners van het complex kunnen gebruiken. Dit zorgt tegelijkertijd voor meer bezoekers van de voorzieningen in de plint.

Voor wat betreft het openbaar vervoer is de locatie ontsloten. De halte van lijn 11 (Zuidhorn-Groningen Centraal-Zernike) en van lijn 637 (Groningen-Munnekezijl) bevindt zich op loopafstand bij de Reitdiephaven.

Het plangebied grenst aan de woonwijk Reitdiephaven. Aan de zuidkant van deze woonwijk is ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Voor voetgangers vanuit het plangebied zijn de haven en de voorzieningen momenteel matig bereikbaar wegens het gedeeltelijk ontbreken van een trottoir langs de Hoogeweg.

Op het terrein worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. De berekening is gebaseerd op het aantal te realiseren wooneenheden en de oppervlakte aan commerciële voorzieningen. Hierbij dient te worden gerekend met de gemeentelijke parkeernormen

(momenteel de Beleidsregels parkeernormen 2012). Er is een beoordeling van de parkeerbehoefte aangevraagd bij de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente. De aanvraag betreft een inschatting van de te realiseren wooneenheden en oppervlakte aan voorzieningen. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal de definitieve parkeerbehoefte worden berekend.

3.6 Openbare ruimte

3.6.1 Groenstructuur

Het plangebied ligt in het zogenaamde ‘wierdenlandschap’. Op stedelijk niveau ligt het plangebied op de kruising van twee groenstructuren. Allereerst gaat het hierbij om het Reitdiep en haar groene oevers die diep te stad in dringen. Ten tweede ligt de locatie in de buitenhoek van de ringweg. Deze ringweg wordt begeleid met grasbermen en opgaande beplanting.

In de omgeving van het plangebied zijn er vanuit ecologisch oogpunt twee groenstructuren tussen het Reitdiepgebied en de Eelderbaanzone van belang. De meest noordelijk verbinding loopt via de Professor Uilkensweg–hoogspanningstracé naar het Reitdiep. De tweede verbinding is geprojecteerd ten zuiden van het plangebied. Deze verbinding loopt vanaf het volkstuintencomplex ‘De jonge Held’ via een onderdoorgang bij de Aquamarijnstraat en de taluds van de ringweg langs het plangebied.

Voor wat betreft het groen heeft de Reitdiepzone twee gezichten. Allereerst wordt aan de zijde van het Reitdiep (boom)beplanting afgewisseld met bebouwing. Deze (boom)beplanting staat parallel of haaks (langs de zijdelingse perceelsgrens) op het Reitdiep gesitueerd en benadrukt over het algemeen het natuurlijke karakter van het Reitdiep. Ten tweede is aan de zijde van de Friesestraatweg het groenbeeld gevarieerd. Voortuinen van woningen, stenige en groen ingerichte parkeerplaatsen en bosplantsoen wisselen elkaar af.

3.6.2 Waterstructuur

De waterstructuur is een belangrijk onderdeel van de wijk Reitdiep. De wijk is gelegen aan de historische vaarverbinding Reitdiep, die de stad verbindt met het Lauwersmeer. Het Reitdiep heeft vooral een recreatieve functie. Onderdeel van het stedenbouwkundig concept is het wonen aan het water. Het hoogste deel van het gebouw bevindt zich aan de waterkant en de parochiale binnenruimte is met de open zijde gericht naar het Reitdiep.

Een ander belangrijk waterelement in de omgeving is de Reitdiephaven. Rondom de jachthaven zijn allerlei voorzieningen gerealiseerd, die gericht zijn op het water en die te maken hebben met het water. Daarnaast is de woonbebouwing hier georiënteerd op het water.

HOOFDSTUK 4 RANDVOORWAARDEN / OMGEVINGSASPECTEN

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop bij het maken van het bestemmingsplan / het planvormingstraject rekening is gehouden met de omgeving. Aan de hand van de verschillende omgevingsaspecten is aangegeven hoe de in het plangebied voorkomende functies op elkaar zijn afgestemd om overlast en ongewenste effecten op de omgeving te voorkomen.

4.1 Archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

Bij ingrepen die een verstoring van het bodemprofiel met zich mee (kunnen) brengen is een adequate bescherming van het archeologische erfgoed van belang. Dit belang is in internationaal verband erkend in het 'Verdrag van Valetta'. In Nederland zijn de uitgangspunten van dit verdrag per 1 september 2007 opgenomen in de daartoe gewijzigde Monumentenwet 1988: de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Bescherming volgens de Wamz vindt plaats door regulering van bodemverstorende activiteiten in een zo vroeg mogelijk stadium. Dit wordt gerealiseerd door archeologie te betrekken in het proces van ruimtelijke planontwikkeling. Al tijdens de planvoorbereiding moet worden onderzocht wat er over archeologie bekend is, zodat daar tijdens de planvorming rekening mee gehouden kan worden. Het behoud van archeologische waarden in situ is daarbij primair het streven.

In de Memorie van Toelichting bij de Wamz is aangegeven dat de archeologische waarden kunnen worden ontzien door bouwlocaties zodanig te situeren dat deze waarden niet worden aangetast. De archeologische waarden kunnen ook worden ontzien door zodanig te bouwen dat deze zo ongeschonden mogelijk blijven. Een geringe planaanpassing of gewijzigde bouwmethode kan hiervoor al voldoende zijn. Indien behoud niet mogelijk blijkt, wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke documentatie door middel van opgraving voorafgaand aan de bouw. Tot slot kan worden gekozen voor het teniet laten gaan van de archeologische waarden, indien het gaat om minder waardevolle vindplaatsen.

Archeologische waarden in het plangebied

Er is een archeologisch bureau- en booronderzoek uitgevoerd ten behoeve van de planontwikkeling (zie bijlage). Uit het booronderzoek blijkt dat het dijklichaam gekenmerkt wordt door puinhoudende klei. Daaronder is soms de oude bouwvoor aanwezig en soms

sporen van oude sloten. In een boring die in de dijk is gezet, is in de ondergrond een vegetatiehorizont aanwezig. De opbouw van het dijklichaam is intact evenals de ondergrond.

In de overige boringen is op twee locaties een vegetatiehorizont aanwezig, in boring 4 en boring 9. In de overige boringen ontbreekt deze. In boring 9 ligt het vegetatiehorizont op kwelderafzettingen. In boring 4 is dat niet het geval. Er is in beide boringen één homogene vegetatiehorizont aanwezig. Mogelijk is het terrein vertrapt waardoor er geen gelaagdheid binnen de vegetatiehorizont te zien is. De aanwezigheid van een vegetatiehorizont wijst op menselijke activiteit in het gebied. In de boringen zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen die op bewoning kunnen wijzen.

In het merendeel van het onderzoeksgebied is wel een oude bouwvoor aanwezig, maar de vegetatiehorizonten ontbreken. Dit houdt in dat de kleiwinputten die op de kaart van Teijsinga te zien zijn ook binnen het onderzoeksgebied hebben gelegen. Tijdens de kleiwinning zijn de bodemlagen met vegetatiehorizont afgegraven.

De bodemopbouw is in een klein deel van het onderzoeksgebied intact. De kans om hier archeologische sporen aan te treffen wordt, gezien de oppervlakte, laag ingeschat.

Er wordt aanbevolen geen vervolgonderzoek uit te voeren, tenzij er bodemingrepen in de Reitdiepdijk plaatsvinden. Indien er tijdens de uitvoering van het grondwerk onverhoopt alsnog archeologische resten worden gevonden, dient de gemeente Groningen hiervan meteen op de hoogte te worden gebracht.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de archeologische waarden worden beschermd.

4.2 Ecologie

Flora- en Faunawet

Door de in april 2002 in werking getreden Flora- en Faunawet, is de verplichting ontstaan om ruimtelijke plannen aan deze wet te toetsen. Het doel van de wet is om in het wild levende planten en dieren te beschermen. Mochten er in het plangebied sloopwerkzaamheden plaatsvinden, dan is het noodzakelijk de betreffende gebouwen te controleren op de mogelijke aanwezigheid van kraamkolonies van vleermuizen en/of nesten van vogels. Sloop kan dan pas plaatsvinden op het moment dat is vastgesteld dat er zich geen verblijfplaatsen van beschermde soorten in het betreffende pand bevinden. Om de effecten te mitigeren wordt aanbevolen de werkzaamheden niet plaats te laten vinden in de periode 15 maart – 15 juli. Dit om te voorkomen dat de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet en de Habitatrichtlijn worden overtreden.

Natuurbeschermingswet

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet, waarin de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn geïmplementeerd. Projecten of activiteiten die niet noodzakelijk zijn of verband houden met het beheer van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden en mogelijk negatieve effecten hebben op deze waarden, dienen getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland en heeft tot doel om de natuurwaarden in het land te stabiliseren. De EHS bestaat uit kerngebieden, natuurontwikkelinggebieden en verbindingszones. Indien een ruimtelijke ingreep binnen de begrenzing van de EHS plaatsvindt moet een 'nee-tenzij' procedure worden doorlopen en zal bij doorgang van de ingreep in de regel compensatie en mitigatie noodzakelijk zijn.

Ecologische waarden in en om het plangebied

Het plangebied ligt al geruime tijd braak. Er bevinden zich geen opstallen meer en de beplanting wordt periodiek gemaaid. Beschermde flora is tevens niet aanwezig. Indien er bomen of struiken zullen worden gekapt of overige verstorende werkzaamheden zullen optreden, zal dit buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Het broedseizoen loopt globaal van begin maart tot eind juli. Daarbij moet vermeld worden dat de Flora- en faunawet geen vaststaande periode als broedseizoen hanteert, maar dat het om individuele broedgevallen gaat. Daarnaast zijn er reeds bouwwerkzaamheden voor de aanleg van een fietsbrug gaande.

Het Natura 2000-gebied Leekstermeergebied bevindt zich op minimaal 4,5 km afstand van het plangebied. Door de relatief grote afstand van het plangebied worden geen negatieve effecten verwacht op het functioneren van het Natura 2000-gebied.

Het plangebied bevindt zich op ca. 1,5 km afstand van de EHS ten noorden van het Van Starckenborghkanaal. Op ca. 2 km afstand ligt de EHS ten westen van de Groningse wijk Gravenburg. Het plan vormt geen belemmeringen voor de EHS.

4.3 Water

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening te toetsen op water. Het doel van deze watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. De waterhuishouding bestaat uit de overheidszorg die zich richt op het op en in de bodem vrij

aanwezige water, met het oog op de daarbij behorende belangen. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit en verdroging onderzocht. Belangrijke beleidsdocumenten op het gebied van de waterhuishouding zijn het Nationaal waterplan en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21^e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op: vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap (trits: kwantiteit) en het schoon houden, scheiden en zuiveren van water (trits: kwaliteit) ligt bij alle betrokkenen en het waterschap.

Provincies en gemeenten zorgen voor een integrale afweging en leggen deze vast in provinciale beleidsplannen en streekplannen, respectievelijk structuur- en bestemmingsplannen. De provincie geeft richting aan ruimtelijke ontwikkeling door de gebieden te benadrukken die van nature het eerst onder water komen te staan bij hevige regenval of overstromingen. De provincie wil dat deze gebieden gevrijwaard blijven van kapitaalintensieve functies.

Het beleid van waterschap Noorderzijlvest is verwoord in het beheerplan 2010 – 2015. De ruimtelijke zonering van de provincie heeft het waterschap vertaald naar een eigen zonering met water als belangrijkste element. Het waterschap benadrukt in haar functiezonering de volgende aspecten: 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.

Huidige situatie en project

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 8.960 m². De huidige situatie van het terrein betreft een braakliggend terrein dat oorspronkelijk bebouwd en verhard is geweest. Het oorspronkelijke verhard oppervlak bestond uit:

- bebouwing ca. 1.830 m²
- verhardingen ca. 3.115 m²

Het totaal aan oppervlakteverharding komt daarmee op 4.945 m².

Het plan grenst direct aan het Reitdiep. Deze vaarweg is vooral van belang voor de recreatievaart. Het Reitdiep heeft een peil van 0.53+ N.A.P. Langs het Reitdiep is een regionale waterkering aanwezig. Deze waterkering dient een minimale hoogte te hebben van 1,80+ N.A.P. De aanwezige hoogte van 2,00+ N.A.P. is voor de verdere uitwerking aangehouden.

De waterkering langs het Reitdiep en het achterliggende gebied vallen binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. Het Reitdiep zelf ligt binnen het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's.

Uit verrichte boringen blijkt dat de ondergrond bestaat uit een laag matig fijn, zwak siltig zand, met een dikte van ca. 0,90 m met daaronder een kleilaag tot ca. 2,60- N.A.P. De aangetroffen grondwaterstand bedraagt gemiddeld 0,20- N.A.P.

In de nabijheid van de locatie is een gescheiden stelsel aanwezig in de kruising Reitdiephaven/Hoogeweg. Op deze kruising is een aansluitmogelijkheid op het DWA-riool op 2.43- N.A.P. en op het RWA (infiltratie/bergings)-riool op 1,66- N.A.P. Voor de locatie ligt tevens een kleine watergang.

De oppervlakte aan bebouwing van de jongerenhuisvesting bedraagt: 2.540 m² (excl. binnenplaats, meegerekend met verhardingen). De oppervlakte aan verhardingen bedraagt: 4.180 m². De nieuwe oppervlakte aan verharding komt in totaal op 6.720 m².

Maatregelen watertoets

De plannen hebben tot gevolg dat het verharde oppervlak toeneemt met 1.775 m². Voor compensatie van deze toename is conform de richtlijnen van het waterschap een compensatie gemaakt in de vorm van het creëren van water met een oppervlak van 10%, zijnde 180 m². Dit water zal worden gerealiseerd in de vorm van een vijver met natuurlijke taluds.



Waterberging

Het beleid van waterschap Noorderzijlvest is het gescheiden afvoeren van vuilwater en hemelwater. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat vervuiling van het hemelwater moet worden voorkomen of moet worden vermindert.

In het plan worden alle verhardingen afgevoerd via een regenwaterriool naar de te creëren watercompensatie.

Ter voorkoming van wateroverlast op het terrein wordt het hemelwater verzameld door toepassing van kolken (met name bij parkeerplaatsen) en tussen het nieuwe fietspad en de nieuwe bebouwing door middel van een drainagekoffer.

Bergen en/of infiltreren in de bestaande ondergrond is op deze locatie niet mogelijk in verband met de aanwezige kleiondergrond. Vanaf de watercompensatie kan het water worden geborgen en verder (vertraagd) worden afgevoerd naar het gemeentelijke RWA stelsel op de hoek Reitdiephaven/Hoogeweg. Dit RWA-stelsel betreft een infiltratieriool.

Het water van het dakoppervlak zal rechtstreeks worden afgevoerd naar het Reitdiep. Deze afvoer wordt zodanig aangelegd dat geen aansluitingen op maaiveld niveau worden gemaakt zodat geen lek in de waterkering ontstaat. Bij het rechtstreeks afvoeren van regenwater naar oppervlaktewater moet rekening worden gehouden met het voorkomen van vervuiling door uitlogende materialen zoals zink.

Het vuilwater zal apart worden verzameld in een vuilwaterriool dat afvoer kan hebben op de bestaande DWA-riolering in de kruising Reitdiephaven/Hoogeweg. Het betreft een afvoer van ca. 400 personen x 12 l/uur = 4,8 m³ per uur.

De huidige grondwaterstand bedraagt ca. 0,20 - N.A.P. Het peil van de nieuwe bebouwing is vastgesteld op 0,80 + N.A.P.

De geplande bebouwing ligt aan een regionale waterkering. De bouwwerkzaamheden vinden niet plaats in de waterkering zelf. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Ten behoeve van de bouw zal met alle waarschijnlijkheid gebruik worden gemaakt van open bemaling. Het opgepompte water kan worden geloosd op het Reitdiep.

4.4 Milieu

4.4.1 Bedrijven

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft een brochure opgesteld voor Bedrijven- en milieuzonering. Deze brochure wordt regelmatig herzien en bevat richtlijnen voor aan te houden afstanden tussen hinder veroorzakende functies en gevoelige functies als woningen. Bij nieuwvestiging van functies dient te worden bekeken welke afstanden in acht dienen te worden genomen. Onderhavig bestemmingsplan maakt nieuwe woonfuncties mogelijk. Deze woonfunctie mag de bestaande bedrijven niet beperken in hun bedrijfsvoering.

In de omgeving van het plangebied zijn in principe alleen bedrijven toegestaan in de categorieën 1 en 2, conform de beschrijving van de VNG in 'Bedrijven en milieuzonering'. Dergelijke bedrijven passen binnen een woonomgeving. Op ca. 50 meter bevindt zich de jeugdinstelling 'Het Poortje'. Deze maatschappelijke instelling kent geen richtafstand. Op minimaal 75 meter bevindt zich de jachthaven 'Reitdiep'. Deze kent een richtafstand van 50 meter. Op ca. 100 meter ten zuiden van het plangebied ligt een gasverdeelstation. Deze kent geen richtafstand op basis van de VNG brochure. In het kader van externe veiligheid kent dit bedrijf wel richtafstanden. Deze worden in paragraaf 4.4.5 beschreven. Op ca. 120 meter is het sportcomplex van de 'ACLO' gelegen. Hier zijn onder andere sporthallen, tennisbanen en sportvelden aanwezig. Deze kennen allen een richtafstand van 50 meter.

Deze afstanden zijn, zoals vermeld, richtafstanden. In bestaande situaties worden de bestaande afstanden gehandhaafd. Daarnaast kunnen andere eisen zijn gesteld in de vergunning voor de inrichting.

De bouw van woningen levert geen belemmeringen op voor de in de omgeving aanwezige bedrijven.

4.4.2 Geluid

Wet geluidhinder

Geluidhinder is een van de belangrijkste factoren die meebepalend is voor de kwaliteit van ons leefmilieu. Geluidhinder wordt door diverse bronnen veroorzaakt, zoals industrie, spoor- en wegverkeer. Voor het onderhavig plangebied zal er gekeken worden naar wegverkeer. Ingevolge artikel 74 van de Wet geluidhinder (2007) gelden van rechtswege zones langs wegen waarbinnen aandacht besteed moet worden aan de geluidhinder. Wegen met een 30-kilometerregime zijn hiervan uitgezonderd en er geldt dan ook geen normenstelsel zoals volgens de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder stelt grenzen aan de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. De geluidbelasting op de gevel mag in principe niet hoger zijn dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde die voor wegverkeerslawaai 48 dB bedraagt. Op grond van de Wet geluidhinder is de bouw van geluidgevoelige bestemmingen zonder meer mogelijk, indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke zone van de Plataanlaan en de Friesestraatweg. Beide zijn autowegen, waardoor de grenswaarden uit de Wet geluidhinder gelden voor buitenstedelijk gebied. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB, de maximale ontheffingswaarde (na aftrek van de correctie conform artikel 110g Wgh) bedraagt 53 dB.

Onderzoek

Het plan omvat maatschappelijke en zakelijke functies op de begane grond en eerste verdieping en woonfuncties op alle verdiepingen. Overige functies in het gebouw zijn niet aan te merken als geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder.

Het plangebied is geluidbelast vanwege de Friesestraatweg (N355, N370) en Plataanlaan (N370), welke middels een ongelijkvloerse kruising met elkaar in verbinding staan. De Plataanlaan en Friesestraatweg (N355) zijn tezamen als één weg aangemerkt. Gelet op de ligging en de inrichting van de wegen Hogeweg en Reitdiephaven is een relatief lage verkeersintensiteit te verwachten. De geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige functies ten gevolge van de Hogeweg en Reitdiephaven wordt als niet relevant aangemerkt.

In de uitgangssituatie is voor alle wegen uitgegaan van een referentiewegdek. De geluidbelasting ten gevolge van de Friesestraatweg (N370) bedraagt op de gevels van woonfuncties ten hoogste 48 dB. Op de gevels van de maatschappelijke functies is dit ten hoogste 39 dB. Dit betekent dat de geluidbelasting vanwege de Friesestraatweg (N370) voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Ten gevolge van wegverkeerslawaai van de Plataanlaan is de geluidbelasting in de uitgangssituatie op de gevels van woonfuncties en maatschappelijke functies respectievelijk

ten hoogste 56 dB en 57 dB. De maximale hogere grenswaarde voor woonfuncties in buitenstedelijke situaties bedraagt 53 dB en wordt met 3 dB overschreden. De maximale hogere grenswaarde voor maatschappelijke functies in buitenstedelijke situatie bedraagt 58 dB en wordt niet overschreden.

Omdat de maximale hogere grenswaarde wordt overschreden ten gevolge van de Plataanlaan, worden maatregelen overwogen. In onderhavige situatie is dit het toepassen van een stillere wegdekverharding van het type 'dunne deklagen B'. Deze maatregel komt overeen met het voornemen van de wegbeheerder om dit wegdektype bij het eerstvolgende (groot) onderhoud toe te passen. De lengte van de maatregel bedraagt 450 meter, waarbij uitgegaan is van handhaving van een referentiewegdek op het beweegbare deel van de brug over het Reitdiep.

Indien het stillere wegdektype wordt aangebracht, bedraagt de geluidbelasting vanwege de Plataanlaan ten hoogste 53 dB op de gevels van woonfuncties en maatschappelijke functies. Aan de maximale hogere grenswaarden wordt voldaan. Voor de resterende overschrijdingen is een hogere grenswaarde procedure opgestart.

4.4.3 Luchtkwaliteit

Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) in werking getreden. Ruimtelijke plannen, zoals het bestemmingsplan, dienen hieraan getoetst te worden.

Luchtkwaliteitsnormen

Luchtkwaliteitsnormen gelden voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. De Wet luchtkwaliteit geeft aan op welke termijn de normen gelden en moeten worden gehaald en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen. Vastgelegd zijn grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels.

– Alarmdrempels zijn er voor zwaveldioxide (SO₂) en stikstofdioxide (NO₂). Ze zijn bedoeld om beschermende maatregelen te kunnen opleggen bij kortdurende blootstelling, vergelijkbaar met de Smogregeling.

– Plandrempels zijn vastgesteld voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Met de plandrempels wordt gestreefd naar het geleidelijk toewerken naar de grenswaarde. Er is met de plandrempel een afnemende overschrijdingsmarge toegestaan in een aantal jaren tot het jaar waarin de grenswaarde definitief gehaald moet worden.

– Grenswaarden zijn voor alle stoffen vastgesteld. Voor een aantal stoffen geldt daarnaast een termijn waarop uiterlijk aan de grenswaarde moet worden voldaan, bijvoorbeeld

stikstofdioxide (jaargemiddelde concentratie; in 2010 aan te voldoen) en fijn stof (jaargemiddelde concentratie; in 2005 aan te voldoen).

De soort normen die zijn gesteld betreffen diverse concentratie-eisen, maar ook het maximum aantal overschrijdingen per jaar. Het aantal overschrijdingen van een normwaarde moet in dat geval onder een maximum aantal blijven.

In de wet staat centraal onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden met mogelijke effecten op de luchtkwaliteit, zoals het vaststellen van een bestemmingplan, kunnen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van deze bevoegdheden. Dat is indien:

- het aannemelijk is dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- daardoor, al dan niet per saldo, geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt;
- dit ‘niet in betekenende mate’ (nibm) bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- het een project betreft dat past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekenende mate

Of een project ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen)’. Deze ‘nibm-projecten’ mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en zonder luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd worden. Met de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) per 1 augustus 2009, dragen projecten niet in betekenende mate bij als de 3% grens niet wordt overschreden. Deze is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor fijn stof of stikstofdioxide. Dit komt overeen met 1,2 microgram per m³. Daarnaast zijn verschillende ontwikkelingen specifiek genoemd in de Ministeriële regeling ‘Niet in betekenende mate bijdragen’, waaronder woningbouw tot 3.000 woningen.

Onderzoek

Voor de planontwikkeling is onderzocht of het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van stoffen in de lucht (zie bijlage). Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is berekend dat het project naar verwachting ca. 921 vervoersbewegingen per etmaal (weekdag) genereert. Daarvan zijn ca. 9 gerekend als vrachtverkeer. Deze gegevens zijn ingevoerd in de NIBM-tool. Uit de berekeningen blijkt dat het project niet in betekenende mate bijdraagt. De anti-cumulatieregeling is niet van toepassing.

Er is tevens gekeken naar de luchtkwaliteit in de bestaande situatie. De concentratie van verontreinigende stoffen is dermate laag dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer worden verwacht.

Het plan levert geen belemmeringen op voor de luchtkwaliteit.

4.4.4 Externe veiligheid (transport, bedrijven/instellingen en buisleidingen)

Besluit en Regeling externe veiligheid inrichtingen

De externe veiligheidsaspecten bestaan uit risicocontouren vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), eventuele risicocontouren als gevolg van inrichtingen die vallen onder de Ministeriële regeling provinciale risicokaart, alsmede eventuele zones vanuit de risicoatlassen voor het transport van gevaarlijke stoffen en het provinciaal basisnet Groningen.

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (wegen, buisleidingen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Hiertoe zijn risico's gekwantificeerd, namelijk door middel van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De externe veiligheid met betrekking tot luchthavens is niet van toepassing op het plangebied en er zal dan ook niet verder in gegaan worden op luchthavens in onderhavig plan.

Groeps- en plaatsgebonden risico (GR en PR)

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Een plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ betekent dat omwonenden van bijvoorbeeld een LPG-tankstation op die plaats een kans van één op een miljoen hebben om als gevolg van een ramp te overlijden.

Onder het groepsrisico wordt de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen verstaan. Groepsrisico wordt niet uitgedrukt in een risicocontour maar in een FN-curve, waarbij het aantal slachtoffers wordt afgezet tegen de cumulatieve kans die ze als groep hebben om te overlijden. Het groepsrisico moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

Onderzoek

Er is een onderzoek verricht naar de externe veiligheid (zie bijlage). In de directe nabijheid zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- (vaar-)wegen;
- hoge druk aardgas transportleidingen;
- LPG-tankstation.

Over de vaarweg Reitdiep worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Deze risicobron komt hierdoor te vervallen.

Het LPG-tankstation bevindt zich op minimaal 100 meter van het plangebied. Voor de externe veiligheid zijn de afleverzuil, het reservoir en het vulpunt van belang. De PR-contour bedraagt respectievelijk 15, 25 en 45 meter. Er wordt derhalve voldaan aan de richtwaarde voor het PR. Het invloedsgebied van het LPG-tankstation is 150 meter. Er is daarom onderzocht of het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico zal na realisatie van het plan mogelijk worden overschreden.

Er liggen drie buisleidingen in de omgeving van het plangebied. Hiervoor wordt echter geen risicocontour berekend voor het plaatsgebonden risico. Ook de invloedsgebieden liggen niet over het plangebied heen. De hoge druk aardgas transportleidingen zijn derhalve niet van invloed op het groepsrisico.

Door de gemeente is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld (zie bijlage). Uit een berekening met de zogenaamde 'rekentool' is gebleken dat het groepsrisico voor het LPG-tankstation dusdanig laag is dat deze niet zichtbaar is in de fN-curve. Op basis hiervan kan er van worden uitgegaan dat door de ontwikkeling van de Strukton-locatie het groepsrisico onder de orientatiewaarde blijft en dit niet voor knelpunten zal zorgen. Hiernaast dient vermeld te worden dat de gemeente in navolging van de 'Beleidsregel Externe Veiligheid', de intentie heeft het LPG-tankstation te verplaatsen. Hierdoor zal de invloed van deze risicobron op het plangebied compleet verdwijnen.

Het groepsrisico voor het voorliggend bestemmingsplan wordt voor het overige veroorzaakt door twee risicobronnen, te weten de provinciale wegen N355 en de N370. Over deze transportassen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Andere risicobronnen zijn niet van invloed op het plangebied. Aan de normen van het plaatsgebonden risico (PR) wordt voldaan. Ook aan de normen van het provinciaal basisnet en het plasbrandaandachtsgebied, een veiligheidszone van 30 meter, wordt voldaan. Dat wil zeggen: binnen deze zone zijn

geen bestemmingen voor minder zelfredzame mensen geprojecteerd. Het huidige groepsrisico is niet hoog (0,4 maal de oriëntatiewaarde) en blijft duidelijk onder de oriëntatiewaarde. De geplande ontwikkelingen leidt tot een significante toename van het groepsrisico. Na realisatie van de jongerenhuisvesting bedraagt het groepsrisico namelijk 2,3 maal de oriëntatiewaarde; de oriëntatiewaarde wordt in de nieuwe situatie overschreden. De kans op een calamiteit neemt niet toe als gevolg van het bestemmingsplan. De toename van het groepsrisico als gevolg van het bestemmingsplan wordt acceptabel geacht.

In het rapport met de gemeentelijke verantwoording van het groepsrisico is ook de beoordeling van de provinciale brandweer opgenomen. Uit de beoordeling van het aspect bestrijdbaarheid blijkt, dat de bereikbaarheid voldoende is, maar dat het plangebied nog niet is voorzien van adequate primaire en secundaire bluswatervoorzieningen. Dit beperkt de mogelijkheden voor bestrijding van incidenten. Daarom adviseert de brandweer om maatregelen te treffen zodat de bluswatervoorzieningen worden verbeterd. Uit de beoordeling van het aspect zelfredzaamheid blijkt, dat in het plangebied sprake is van langdurig verblijf van verminderd zelfredzame personen. De brandweer adviseert om voorschriften op te nemen, zodat dergelijke functies buiten het plasbrandaandachtsgebied danwel het invloedsgebied worden gerealiseerd. Tot slot blijkt dat de mogelijkheden voor ontvluchting in en rondom het plangebied beperkt zijn. De brandweer adviseert om maatregelen te treffen, zodat de ontvluchtingsmogelijkheden worden verbeterd. De adviezen van de brandweer worden bij de verdere uitwerking van het bouwplan meegenomen.

Op basis van het voorgaande is de conclusie dat de risico's vanwege voorliggend bestemmingsplan aanvaardbaar zijn. Het veiligheidsrisico laat zich niet wegnemen zolang de bronnen aanwezig blijven, maar de kans op een ongeluk is klein. Het advies van de regionale brandweer is in de verantwoording van het groepsrisico verwerkt.

4.4.5 Bodem

Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging (zie bijlage). Het doel is om de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater ter plaatse vast te stellen. Daarnaast is de aanwezigheid van verontreinigingen met asbest onderzocht. Tenslotte is de toepasbaarheid van de bodem indicatief bepaald.

Onderzoek

Er zijn verschillende boringen uitgevoerd. Daarbij is in MMBG1 een lichte verontreiniging aan zink, PAK, PCB en minerale olie aangetroffen. In de grond van PB1 is een lichte verontreiniging aan barium, cadmium, koper, kwik, lood en PCB aangetroffen. Tevens is een

sterke verontreiniging aan zink en een matige verontreiniging aan PAK en minerale olie aangetroffen. De zinkverontreiniging betreft naar alle waarschijnlijkheid een spotverontreiniging. Ook de PAK-verontreiniging is naar alle waarschijnlijkheid een spotverontreiniging. In de grondmengmonsters MMOG1, MMOG2 en MMBG2 zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen. Deze grond wordt indicatief aangemerkt als klasse 'altijd toepasbaar'. De grond van MMBG1 wordt indicatief aangemerkt als klasse 'industrie' en de grond van PB1 en boring 104 is van klasse 'niet toepasbaar'. In twee peilbuizen is in het grondwater hooguit licht verhoogde concentraties aangetroffen. Dit gaat om barium, benzeen, kobalt, molybdeen en nikkel. Uit het asbestonderzoek blijkt dat het aangetroffen gehalte aan asbest de norm niet overschrijdt.

De aangetroffen gehalten en concentraties staan het toekomstige gebruik niet in de weg en vormen geen gevaar voor de volksgezondheid en het milieu. Bij grondverzet moet de spotverontreiniging apart worden verwerkt.

4.4.6 M.e.r.-beoordeling

Besluit m.e.r.

Het nieuwe Besluit milieueffectrapportage is per 1 april 2011 van kracht geworden. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn echter wel meer situaties waarvoor een, al dan niet vormvrije, beoordeling moet plaatsvinden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Hierdoor moet voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen in de D-lijst, maar beneden de daar genoemde drempelwaarde vallen, bepaald moet worden of een m.e.r.(beoordelings)plicht aan de orde kan zijn.

In categorie 11.2 in de D-lijst wordt gesproken over een stedelijk ontwikkelingsproject, waarbij het gaat om meer dan 2.000 woningen, een oppervlak van meer dan 100 ha of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer. Het project ligt beneden deze drempelwaarden. Er kan daarom worden volstaan met een vormvrije m.e.r.beoordeling.

M.e.r.beoordeling

Het project omvat de bouw van ca. 400 wooneenheden en ca. 2.500 m² aan commerciële ruimte. Het plangebied bevindt zich in een stedelijke omgeving en is niet als kwetsbaar gebied aangemerkt. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op minimaal 4,5 km afstand van het plangebied. Dit is het Leekstermeergebied. Door de relatief grote afstand van het plangebied tot dit Natura 2000-gebied worden geen negatieve effecten verwacht op het functioneren van het Natura 2000-gebied. Een m.e.r.beoordeling wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

4.5 Bezonning

Met dit bestemmingsplan wordt hoogbouw mogelijk gemaakt. Er is daarom een bezonningsanalyse uitgevoerd (zie bijlage). Voor de vier jaargetijden is op de tijdstippen 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur, 18.00 uur en 21.00 uur een simulatie gemaakt van de schaduwwerking van de gebouwen in de omgeving en van het geprojecteerde ontwerp. Hierbij is zowel de bestaande situatie getoond als de nieuwe situatie.

4.6 Windhinder

Er is onderzoek uitgevoerd voor het aspect windhinder (zie bijlage). Door hoogbouw kan de windklimaatssituatie worden veranderd, waardoor er mogelijk windhinder optreedt. Het doel van het onderzoek is het geven van een beoordeling van het te verwachten windklimaat rondom de geplande nieuwbouw. Daarnaast zijn de effecten van het gebouw op het windveld boven het Reitdiep in kaart gebracht, zodat er een inschatting kan worden gemaakt van de invloed op de scheepvaart.

Onderzoek

Bij een aantal hoeken van het gebouw wordt een slecht windklimaat verwacht, indien er geen maatregelen worden getroffen aan het gebouw of in de openbare ruimte. Bij de twee noordelijke gebouwhoeken en de onderdoorgang midden in het gebouw valt niet uit te sluiten dat een overschrijding van het gevaarscriterium zal plaatsvinden. De windhinder kan worden voorkomen door het treffen van maatregelen, zoals het aanbrengen van windremmende groenelementen op het maaiveld. In de terreininrichting worden aanpassingen gedaan, zodat het windklimaat wordt verbeterd.

Bij de entrees van het gebouw is het windklimaat relatief gunstig. De entree aan de noordgevel wordt beoordeeld als matig. Ook hier worden maatregelen voor getroffen in de vorm van windremmende groenelementen.

De bevaarbaarheid van het Reitdiep wordt bij een aantal windrichtingen enigszins beïnvloed door de geplande nieuwbouw. Daarnaast moet in het zog achter het gebouw rekening worden gehouden met een toename van de vlagerigheid van de wind. In de vorm van reeds aanwezige en nieuwe beplanting zal de windhinder worden beperkt. Door de ligging vlak voor de brug zullen hier overigens geen boten met gehesen zeil varen, waardoor er geen problemen ontstaan.

4.7 Bomeneffectrapportage

Omdat het perceel wordt heringericht, is een inventarisatie gemaakt van de aanwezige beplanting. Zo kan worden bepaald welke beplanting behouden dient te blijven of welke juist verwijderd zou moeten worden.

Onderzoek

Uit het onderzoek (zie bijlage) blijkt dat de beplanting tussen de vijftientig en dertig jaar oud is en voornamelijk bestaat uit wilgen. In de beplanting komen geen monumentale bomen voor en geen bomen met een grote waarde voor de omgeving. Eén van de criteria waar monumentale bomen aan moeten voldoen is 50 jaar of ouder met een toekomstverwachting groter dan 15 jaar. Dit gaat voor geen van alle bomen op. De bomengroep langs het Reitdiep is geen karakteristiek element in het landschap, de bijdrage van de slecht onderhouden singel in dit geheel is zeer beperkt. De doelstelling van het aanplanten van de singel was het afschermen van de gebouwen en het opslagterrein aan de omgeving. Door achterstallig onderhoud verloor deze singel zijn functie en ook vanuit ecologisch oogpunt gaat de singel door verlies aan diversiteit in waarde achter uit en voegt op dit moment weinig toe aan de omgeving.

De huidige beplanting is van geringe waarde. De wilgen die de hoofdmoot van de beplanting vormen, zijn allemaal aangetast door watermerkziekte. Ook de staat van onderhoud en de kroon opbouw van de overige bomen laat veel te wensen over en is moeilijk in te passen in een nieuwe groenstructuur.

Een aantal bomen en struiken die nog toekomstverwachting heeft, wordt in het nieuwe beplantingsplan mee genomen. De te verwijderen bomen worden in aantal, kwaliteit en duurzaamheid ruimschoots gecompenseerd.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE TOELICHTING

5.1 Algemeen

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

Om de nodige flexibiliteit te waarborgen zijn tevens afwijkingsbevoegdheden opgenomen.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008) en het standaard–bestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

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

De papieren verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:1000. De kaart is getekend conform de SVBP 2008. De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

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

Nr.	(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
415	Reitdiep/Reitdiep Haven	25-04-2001	03-07-2001 nr. 2001-8.814/27/B23 Onherr. 14-11-2002

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 en de wijze waarop moet worden gemeten.

Bestemmingsregels

Artikel 3 [Groen](#)

De bestemming Groen omvat de hoofdgroenstructuur in het plangebied. Het gaat hier om de oever en dijk van het Reitdiep. Hier zijn geen gebouwen toegestaan.

Artikel 4 [Horeca – 5](#)

Binnen de bestemming Horeca – 5 is een short stay hotel toegestaan. Overige horecabedrijven zijn uitgesloten, tenzij ze ondersteunend en ondergeschikt zijn aan het short stay hotel. Hier wordt onder andere een restaurant verstaan waar ontbijt, lunch en diner voor de gasten wordt verzorgd. Ook overige ondersteunende voorzieningen zijn toegestaan, zoals een wasserette, internetcafé, etc. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca tot en met horecacategorie 3' is een horecabedrijf tot en met categorie 3 (bijvoorbeeld een café) toegestaan met een maximum van 500 m². Deze dient echter wel in combinatie met een horecabedrijf categorie 1 en/of 2 te worden gerealiseerd. Een zelfstandig café is derhalve niet toegestaan. Zakelijke en maatschappelijke dienstverlening is toegestaan tot een maximum van 750 m². Daarnaast is maatschappelijke dienstverlening in de vorm van universitair en hoger beroepsonderwijs toegestaan binnen deze bestemming en de bestemming 'Wonen' tot een gezamenlijk maximum van 1.000 m². Parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'. Het gebouw dient binnen het bouwvlak te worden gebouwd, waarbij de maximale bouwhoogte en het maximale

bebouwingspercentage op de verbeelding is aangegeven. Er wordt een gebouw met een opbouw in de hoogte toegestaan. Een deel mag maximaal 30 meter hoog worden gebouwd en een deel maximaal 74 meter. Het bebouwingspercentage bedraagt 100% en geldt voor de bestemming Horeca – 5. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan tot een maximum hoogte van 4 meter en mogen uitsluitend in het achtererfgebied worden gebouwd (met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen).

Artikel 5 [Wonen](#)

De regels van de bestemming Wonen zijn gericht op het ontwikkelen van een nieuw complex voor jongerenhuisvesting. Kamerverhuur is hier toegestaan. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening' zakelijke en maatschappelijke dienstverlening toegestaan tot een maximum van 750 m². Daarnaast is maatschappelijke dienstverlening in de vorm van universitair en hoger beroepsonderwijs toegestaan binnen deze bestemming en de bestemming 'Horeca – 5' tot een gezamenlijk maximum van 1.000 m². Parkeerplaatsen dienen ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' te worden gerealiseerd. De bouwregels zijn gebaseerd op het ontwerp, maar bieden tevens ruimte aan een wijziging van het ontwerp. Er wordt een gebouw met een opbouw in de hoogte toegestaan. De bouwhoogte bedraagt maximaal 74 meter. Het bebouwingspercentage bedraagt 55% en geldt voor de bestemming Wonen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan tot een maximum hoogte van 4 meter en mogen uitsluitend in het achtererfgebied worden gebouwd (met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen).

In verband met de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï afkomstig van de Plataanlaan is bepaald dat het gebouw pas mag worden gebruikt ten behoeve van het wonen, zodra het kan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde of een verleende hogere waarde.

Artikel 6 [Waarde – Archeologie 1](#)

De (dubbel)bestemming Waarde – Archeologie 1 heeft ten doel de aanwezige archeologische waarden te beschermen. De bestemming ligt op de Reitdiepdijk. Binnen de dubbelbestemming dient voor bouwwerken groter dan 50 m² en dieper dan 0,3 meter een archeologisch rapport te worden overlegd alvorens de omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarnaast is het verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, werkzaamheden uit te voeren die de dijk en daarmee eventuele archeologische waarden kunnen aantasten. Een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen.

Algemene regels

[artikel 7](#) anti-dubbeltelbepaling

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

[artikel 8](#) algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat regels omtrent welk gebruik wordt gezien als strijdig gebruik. Daarnaast is opgenomen dat binnen de bestemmingen 'Horeca - 5' en 'Wonen' universitair en hoger beroepsonderwijs is toegestaan tot een gezamenlijk maximum van 1.000 m².

[artikel 9](#) algemene wijzigingsregels

Dit artikel bevat de bevoegdheid om het bouwvlak te wijzigen, mits er geen belemmeringen zijn vanwege de geluidbelasting.

Dit bestemmingsplan bevat geen algemene procedureregels voor wijzigingsplannen. De procedure hiervoor is nu voorgeschreven in artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening en heeft rechtstreekse werking. Dit artikel regelt dat deze procedure de weg moet volgen die is voorgeschreven in afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent een terinzagelegging van 6 weken, gedurende welke zienswijzen kunnen worden ingediend. Burgemeester en wethouders besluiten vervolgens binnen 8 weken over de vaststelling van het wijzigingsplan.

Overgangs- en slotbepalingen

[artikel 10](#) overgangsrecht

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

[artikel 11](#) slotregel

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

HOOFDSTUK 6 PARTICIPATIE, INSPRAAK EN OVERLEG

6.1 Participatie

In het proces van de planontwikkeling is regelmatig contact geweest met de omwonenden en instellingen in de omgeving van het plangebied. Daarnaast is in het kader van de jongerenhuisvesting in de hele stad Groningen een participatietraject opgezet, waardoor men reeds kennis heeft kunnen nemen van het voornemen om op deze locatie jongerenhuisvesting te realiseren.

Op 5 februari 2010 is de startmanifestatie Bouwjong! geopend voor jongerenhuisvesting. Deze manifestatie duurde twee weken. In deze periode kon men door middel van een tentoonstelling en debat kennisnemen van de opgave voor jongerenhuisvesting en wat dit voor de stad betekent. Hier zijn de verschillende studielocaties al aan bod gekomen.

Vervolgens is op 1 juni 2010 een discussieavond voor buurtbewoners georganiseerd over jongerenhuisvesting in de Reitdiepzone. Hieruit bleek dat jongerenhuisvesting als positief wordt ervaren, maar dat de omwonenden graag betrokken willen blijven bij het proces. Er is tevens de mogelijkheid geboden aan alle wijkorganisaties om gesprekken te voeren over de jongerenhuisvesting.

Op 30 juni 2010 is een bijeenkomst georganiseerd voor ontwikkelaars, architecten en corporaties, waarin de resultaten van de discussieavonden zijn besproken.

Tenslotte is op 21 september 2011 een presentatie gehouden voor de wijkorganisaties van Selwerd, Paddepoel en Reitdiep.

Gezien dit voortraject is besloten om direct een ontwerp bestemmingsplan op te stellen.

6.2 Inspraak

Voor dit bestemmingsplan is, gezien het in paragraaf 6.1 omschreven participatietraject, direct een ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Omwonenden zullen worden geïnformeerd omtrent de procedure.

6.3 Overleg

In het kader van het vooroverleg hebben het waterschap Noorderzijlvest en de provincie Groningen gereageerd op het bestemmingsplan. De overlegreacties zijn bijgevoegd als bijlage. Hieronder zijn beide overlegreacties samengevat weergegeven en van een reactie door de gemeente voorzien. Ook is aangegeven of de reacties leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Waterschap Noorderzijlvest

De door het waterschap gegeven adviezen en verstrekte informatie zijn op een goede manier verwerkt in het bestemmingsplan. De volgende opmerkingen worden gemaakt:

1. De gronden met de bestemming 'Groen' hebben een functie als regionale waterkering. Gevraagd wordt de gronden te voorzien van de aanduiding 'waterkering'.
2. De waterkering langs het Reitdiep en het achterliggende gebied vallen binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. Het Reitdiep zelf ligt binnen het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's. Gevraagd wordt dit op te nemen in de waterparagraaf van de toelichting.
3. Het Reitdiep heeft als correctie op de voortgaande bodemdaling inmiddels een streefpeil van +0.53 mNAP in plaats van +0.55mNAP.
4. Het inrichten, gebruik, beheer en onderhoud van de waterkering dient nader met het waterschap te worden afgestemd en te worden geregeld via een watervergunning. Dit geldt ook voor de detaillering van de compensatievijver en lozingswijze van het dakwater.

Reactie gemeente

1. De aanduiding 'waterkering' wordt opgenomen op de verbeelding en in de regels.
2. De opmerking van het waterschap wordt verwerkt in de toelichting.
3. De opmerking van het waterschap wordt verwerkt in de toelichting.
4. In het vervolgtraject zal nadere afstemming met het waterschap plaatsvinden over de genoemde zaken en de watervergunningen.

De overlegreactie leidt tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Provincie Groningen

1. Het plan voorziet in een hoog gebouw grenzend aan het Reitdiep, dat een belangrijke vaarverbinding voor de recreatiescheepvaart vormt en in beheer is bij de provincie Groningen. Naar de gevolgen van het plan voor de bevaarbaarheid van het Reitdiep is

onderzoek uitgevoerd ten aanzien van het aspect windhinder. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt voorgesteld maatregelen te treffen in de vorm van het aanbrengen van beplanting. Met het plan kan worden ingestemd, mits de effecten van de maatregelen afdoende zijn. Uit het onderzoek blijkt niet of hiervan sprake is. Gevraagd wordt hieraan nog aandacht te besteden.

2. Het plangebied ligt in het invloedsgebied van een LPG-tankstation. Uit berekeningen blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico mogelijk wordt overschreden. Dit houdt in dat er op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen een verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden. Uit de plantoelichting blijkt niet of een dergelijke verantwoording is opgesteld. Gevraagd wordt dit alsnog te doen, mocht dit niet het geval zijn.

Reactie gemeente

1. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan wordt dit aspect nader onderzocht en uitgewerkt. Hierbij worden maatregelen getroffen die afdoende effect hebben.
2. De verantwoording van het groepsrisico is aangevuld met het LPG-tankstation. Uit de berekeningen is gebleken dat het groepsrisico voor het LPG-tankstation dusdanig laag is dat deze niet zichtbaar is in de fN-curve. Op basis hiervan kan er van worden uitgegaan dat door de ontwikkeling van de Strukton-locatie het groepsrisico onder de orientatiewaarde blijft en dit niet voor knelpunten zal zorgen. Hiernaast heeft de gemeente, in navolging van de 'Beleidsregel Externe Veiligheid', de intentie het LPG-tankstation te verplaatsen. Hierdoor zal de invloed van deze risicobron op het plangebied compleet verdwijnen. De paragraaf over externe veiligheid in de toelichting wordt op dit punt aangevuld.

De overlegreactie leidt tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID / EXPLOITATIE

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn.

Het bestemmingsplan Friesestraatweg–Hoogeweg heeft betrekking op een perceel dat geheel in eigendom is van de ontwikkelaar, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief worden overgelaten. De kosten worden door hen gedragen en zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Ook eventuele planschade zal worden verhaald op de ontwikkelaar.

Nagegaan is of het op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de daarin opgenomen regeling omtrent grondexploitatie noodzakelijk is een exploitatieplan aan het bestemmingsplan toe te voegen. Een dergelijk plan wordt tezamen met het bestemmingplan door de raad vastgesteld en bevat een verantwoording van de wijze, waarop de kosten van een ontwikkeling verzekerd zijn. Daarnaast kan een exploitatieplan inrichtingseisen voor de ontwikkeling bevatten. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig als ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan een exploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar. Omdat met de ontwikkelaar een exploitatieovereenkomst is gesloten, is het niet nodig dat de raad bij dit bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt.