

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Structuurvisie Reitdiepzone



Rapport

Projectnummer: 367352

Referentienummer: SWNL0254571

Datum: 13-01-2020

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Structuurvisie Reitdiepzone

Definitief

Verantwoording

Titel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Subtitel	Structuurvisie Reitdiepzone
Projectnummer	367352
Referentienummer	SWNL0254571
Revisie	D1
Datum	13-01-2020

Auteur	Mervin Rozema
E-mailadres	mervin.rozema@sweco.nl

Gecontroleerd door	Martin Haan
Paraaf gecontroleerd	

Goedgekeurd door	Tim Verver
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	M.e.r-plicht	4
1.3	Doel NRD en MER.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Beleidskader	6
2.1	Algemeen.....	6
2.2	Nationaal beleid	6
2.3	Provinciaal beleid.....	6
2.4	Regionaal beleid	7
2.5	Gemeentelijk beleid	7
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1	Planvoornemen.....	8
3.1.1	Doelstelling structuurvisie	8
3.2	Alternatieven en varianten	8
4	Referentiesituatie	11
4.1	Huidige situatie	11
4.1.1	Ruimtegebruik.....	11
4.1.2	Bodem.....	11
4.1.3	Water	11
4.1.4	Natuur	11
4.1.5	Landschap en cultuurhistorie	12
4.1.6	Archeologie	13
4.1.7	Verkeer	14
4.1.8	Woon- en leefmilieu	15
4.1.9	Externe veiligheid.....	15
4.2	Autonome ontwikkeling.....	15
5	Reikwijdte en detailniveau	16
5.1	Inhoud MER.....	16
5.2	Reikwijdte	16
5.3	Detailniveau	16
6	De procedure	19
6.1	Vervolgproces.....	19
6.2	Te raadplegen instanties	20
6.3	Reacties	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Reitdiepzone (zie onderstaande afbeelding) is een te herontwikkelen gebied tussen Vinkhuizen en Paddepoel. De zone is gelegen tussen het Reitdiep en de Westelijke Ringweg. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de spoorlijn richting Delfzijl/Eemshaven en aan de noordzijde door de Noordelijke Ringweg.



Ligging Reitdiepzone

De Reitdiepzone is een verouderd bedrijventerrein dat wordt herontwikkeld als gemengd stedelijk gebied met het accent op woningbouw. De oude Friesestraatweg en het Reitdiep en haar oevers vormen daarin belangrijke ruimtelijke dragers. Tussen de beide dragers wordt stapsgewijs nieuwe woningbouw ontwikkeld. Daarbij wordt de dijk langs het Reitdiep voorzien van een openbaar toegankelijke wandelroute en worden er nieuwe dwarsverbindingen gerealiseerd van de Friesestraatweg naar het Reitdiep. Het gebied wordt compact en stedelijk, met ruimte voor groen en bomen.

Voor een aantal locaties worden plannen ontwikkeld en de eerste woningbouwprojecten zijn al in aanbouw. Als de ontwikkeling verder voortzet, zal het totaal aantal woningen in de Reitdiepzone mogelijk boven de 2.000 uitkomen.

1.2 M.e.r.-plicht

In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd voor welke activiteiten een m.e.r. plicht kan ontstaan. In bijlage C en D bij dit Besluit zijn de activiteiten opgesomd, en is aangegeven voor welke plannen een plan-m.e.r. plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r.-(beoordelings)plicht.

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject en heeft betrekking op een omvang van meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied (categorie D.11.2 zoals opgenomen in de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage). Aangezien de structuurvisie voor de Reitdiepzone een ruimtelijk kader vormt voor een woonwijk met meer dan 2.000 woningen geldt hiervoor de verplichting om een plan-m.e.r. procedure te doorlopen.

Na vaststelling en deels parallel aan de Structuurvisie wordt woningbouwontwikkeling mogelijk gemaakt door middel van bestemmingsplannen (op basis van de huidige Wro) of omgevingsplannen/omgevingsvergunningen (op basis van de nieuwe Omgevingswet). Op dit moment zijn de woningbouwplannen voor Friesestraatweg 209 (Brivec) en Friesestraatweg 145 (Woldring) gerealiseerd, en zijn enkele andere plannen in een gevorderd stadium van voorbereiding (zie verder hoofdstuk 3).

De gemeente Groningen is de initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure. De gemeente is tevens het bevoegde gezag.

1.3 Doel NRD en MER

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) verschaft de gemeente Groningen informatie de voorgenomen ontwikkeling van de Reitdiepzone en de wijze waarop de milieueffecten in het MER zullen worden geanalyseerd.

Met deze notitie kan de gemeente Groningen (als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure) de betrokken adviseurs en bestuursorganen en de bevolking informeren en raadplegen over de te volgen aanpak.

Deze NRD kan gezien worden als een inhoudsopgave die aangeeft wat er in het later op te stellen milieueffectrapport (MER) onderzocht en behandeld wordt. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven.

De NRD beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van de m.e.r.-studie. Daartoe wordt met name ingegaan op:

- voornemen en alternatieven: welk gebied en welke activiteiten worden beschouwd?
- beoordelingskader: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- toetsingscriteria: op welke wijze worden de milieueffecten beoordeeld?

De notitie ligt gedurende een periode van zes weken ter inzage, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Het bevoegd gezag neemt vervolgens een besluit over eventueel ingediende zienswijzen en de voorliggende NRD. Daarmee is de reikwijdte en het detailniveau van de plan-m.e.r. bepaald.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst het relevante beleidskader. Hoofdstuk 3 gaat in op de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken varianten. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling worden in hoofdstuk 4 beschreven. De reikwijdte en het beoordelingskader van het plan-MER worden uiteengezet in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 tenslotte gaat in op de te volgen plan-m.e.r.-procedure en de te raadplegen instanties.

2 Beleidskader

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleidskader voor de Reitdiepzone samengevat weergegeven. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid voor ruimtelijke ordening en wonen. In het MER zal dit worden aangevuld met beleid voor relevante thema's zoals water en natuur.

2.2 Nationaal beleid

Ontwerp Nationale Omgevingsvisie

De ontwerp-Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de Rijksbrede visie op de fysieke leefomgeving. In de visie komt naar voren dat Nederland voor grote uitdagingen staat die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving. Duurzame ontwikkeling is, net als in de Omgevingswet, een belangrijk uitgangspunt in de NOVI. De eerstvolgende herziening van de NOVI (eind 2020) biedt de kans om voor het ingaan van de Omgevingswet in 2021 de behoefte aan meer samenhang te vervullen.

De NOVI brengt de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- 1) ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2) duurzaam economisch groeipotentieel;
- 3) sterke en gezonde steden en regio's;
- 4) toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

2.3 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Groningen

De Omgevingsvisie 2016 - 2020 van de provincie Groningen bevat de integrale langetermijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Doel van de omgevingsvisie is het aantrekkelijke woon- en leefklimaat in de provincie verder te verbeteren.

Wonen

Voor de stad Groningen wordt een sterke groei verwacht qua inwonersaantallen. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De regio werkt, winkelt, geniet onderwijs en gebruikt zorg in de stad. Dagelijks zijn 350.000 inwoners, werknemers, studenten, recreanten en bezoekers aangewezen op de stad. In de stad Groningen is de opgave gericht op het vergroten van de woningvoorraad, naast uiteraard de kwaliteitsverbetering en de verduurzaming. De komende jaren wordt een toename verwacht van met name eenpersoonshuishoudens en zal er veel vraag zijn naar binnenstedelijk wonen. Investeren in goedkopere huurwoningen kan hierbij helpen in de regionale balans.

Bereikbaarheid

Voor verbetering van de regionale bereikbaarheid in de provincie Groningen wordt het noordelijke deel van de Westelijke Ringweg (vanaf afrit Kostverloren tot het Reitdiepplein) ongelijkvloers gemaakt. Dit deel ligt ter hoogte van de Reitdiepzone. De planvorming voor de Westelijke Ring ('Aanpak Ring West') verkeert nog in het stadium van onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de provincie Groningen, in samenwerking met de gemeente Groningen. Een formeel besluit over de Aanpak Ring West is nog niet genomen en wordt ook niet voorzien voorafgaand aan de besluitvorming over de Structuurvisie Reitdiepzone.

2.4 Regionaal beleid

Woningmarktanalyse Regio Groningen Assen 2017-2030

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

Uit de confrontatie van woningvraag met woningaanbod blijkt dat er in de stad Groningen vooral na 2020 onvoldoende plannen zijn om de vraag naar wonen in (centrum-)stedelijke woonmilieus te bedienen. Binnen de stad Groningen zijn aanvullende locaties ontwikkelbaar, vaak voormalige bedrijvenlocaties. Ingeschat wordt dat hiermee de vraag naar gestapeld stedelijk wonen te bedienen is, maar dat er een restvraag blijft naar 5.000 à 7.000 vooral grondgebonden woningen.

2.5 Gemeentelijk beleid

The Next City

In de omgevingsvisie 'The Next City' (2018) zijn de strategische keuzes beschreven voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Het accent ligt op de fysieke leefomgeving. De Groningse leefkwaliteit is het samenbindende thema voor de ontwikkeling van de gemeente richting 250.000 inwoners. Er zijn 20.000 woningen nodig en er is een groei voorzien van 15.000 banen. Dat betekent een heel stevige ontwikkelopgave. De gemeente blijft vasthouden aan de compacte stad en streeft ernaar de groei voor tweederde deel op te vangen in (binnen)stedelijk gebied. De ontwikkelzones, stedelijke knooppunten en wijkcentra zijn dé plekken voor verdichting. In The Next City wordt de Reitdiepzone met het Suikerunieterrein en de Eemskanaalzone concreet als ontwikkelzone aangeduid. In de schaarse ruimte moet veel gebeuren. In de Omgevingsvisie is aangegeven hoe een evenwicht kan worden gevonden tussen verschillende functies, belangen, wensen en de kwaliteit van de leefomgeving.

Woonvisie Wonen in de stad

Groningen wil een stad zijn met een voortreffelijk woonklimaat voor iedereen: jong en oud, samenwonenden en alleenstaanden, gezinnen, 'zelfredzamen', 'zorgbehoevendenden', stadjsers die al hun hele leven 'in stad' wonen en stadjsers die hier tijdelijk verblijven. Al die verschillende groepen hebben eigen wensen en behoeften. Daarom wordt in een compacte stad gestreefd naar een gevarieerd woningaanbod met aantrekkelijke, leefbare wijken die ruimte bieden aan alle bevolkingsgroepen en leefstijlen. Er is daarbij aandacht voor de kwantiteit maar vooral voor de kwaliteit van wijken, woningen en buurten. Voor de komende jaren wordt een aanhoudende groei van de bevolking verwacht. De trek naar de stad zal waarschijnlijk verder toenemen. Gecombineerd met de toestroom van nieuwe (internationale) studenten en kenniswerkers en de veranderende vraag van de huidige bewoners betekent dit dat nieuwbouw nodig zal blijven.

Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone 2016 (vastgesteld op 19 april 2017)

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

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het planvoornemen dat in het MER zal worden beoordeeld op milieueffecten. In § 3.1 wordt het planvoornemen toegelicht en gevisualiseerd. In § 3.2 wordt ingegaan op de varianten die in het MER worden onderzocht.

3.1 Planvoornemen

3.1.1 Doelstelling structuurvisie

Voor na 2020 zijn er in de stad Groningen onvoldoende plannen om de vraag naar wonen in (centrum-)stedelijke woonmilieus te bedienen. Om te kunnen anticiperen op de woningvraag heeft de gemeente Groningen het voornemen om voor de Reitdiepzone een structuurvisie in de zin van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) vast te stellen. Deze structuurvisie vormt de basis voor één of meerdere bestemmingsplannen en eventueel bijbehorende exploitatieplannen en heeft met het oog hierop de volgende beleidsdoelen:

- de structuurvisie sluit aan bij de vastgestelde Ontwikkelstrategie Reitdiepzone en de Omgevingsvisie The Next City;
- de structuurvisie geeft een totaalbeeld op de ruimtelijke hoofdstructuur;
- de structuurvisie vormt een juridische basis voor kostenverhaal bij woningbouwontwikkeling door private partijen.

In de onderstaande tabel zijn deze hoofddoelen uitgewerkt tot een planvoornemen.

Thema	Planvoornemen
Woningbouw	Uitgangspunt is dat in totaal meer dan 2.000 woningen worden gerealiseerd, met wisselende bouwhoogten. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden.
Friesestraatweg	Gemotoriseerd verkeer wordt afgewikkeld via de Friesestraatweg. De Friesestraatweg krijgt een inrichting als woonstraat met bomen. De Friesestraatweg is ook de primaire noord-zuid gerichte fietsroute.
Westoever Reitdiep	De westelijke oever van het Reitdiep wordt ingericht als aantrekkelijk openbaar verblijfsgebied, met o.a. een recreatieve wandelroute. Dit gebied is toegankelijk vanaf de Friesestraatweg door enkele dwarsverbindingen (openbaar gebied).
Verbinding Vinkhuizen – Paddepoel	De gemeente heeft de ambitie om twee verbindingen voor langzaam verkeer te realiseren tussen Vinkhuizen en Paddepoel. Deze verbindingen kruisen de Reitdiepzone.
Energie en klimaat	De Reitdiepzone wordt aardgasloos en energieneutraal. De inrichting zal rekening houden met het veranderende klimaat (klimaatadaptatie).

3.2 Alternatieven en varianten

Een vast onderdeel van m.e.r.-studies is het alternatievenonderzoek: in hoeverre zijn er naast of binnen het planvoornemen reële alternatieven of varianten met andere milieueffecten? Hieronder wordt beschreven welke alternatieven en/of varianten in de plan-m.e.r. zullen worden beschouwd.

De gemeente ziet de volgende aspecten als relevant voor de MER-varianten:

1. De **situering, omvang en bouwhoogte** van de woningen is bepalend voor de uitstraling van het gebied naar de omgeving (wijken Vinkhuizen en Paddepoel, zicht vanaf de Westelijke Ring). Ook heeft dit invloed op het verblijfsklimaat in de Reitdiepzone zelf.

2. Het bouwen van woningen leidt tot een toename van **autoverkeer**. De omgang met dit extra bestemmingsverkeer is voor de gemeente Groningen een relevante milieukwestie bij de totstandkoming van de structuurvisie.

Gelet op deze twee aspecten zijn de volgende varianten ontwikkeld:

Variant Intensief

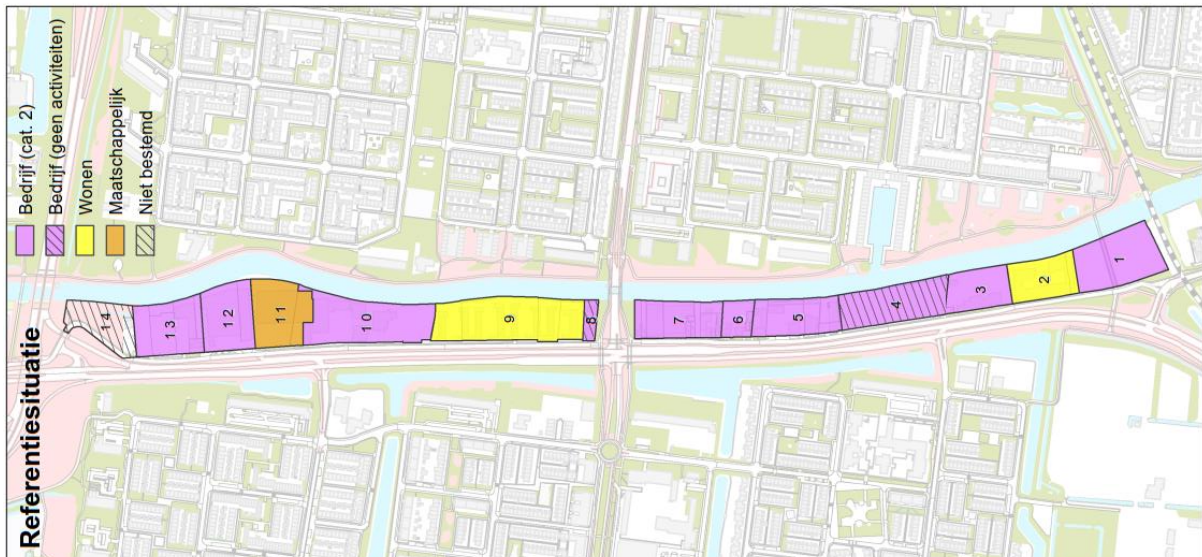
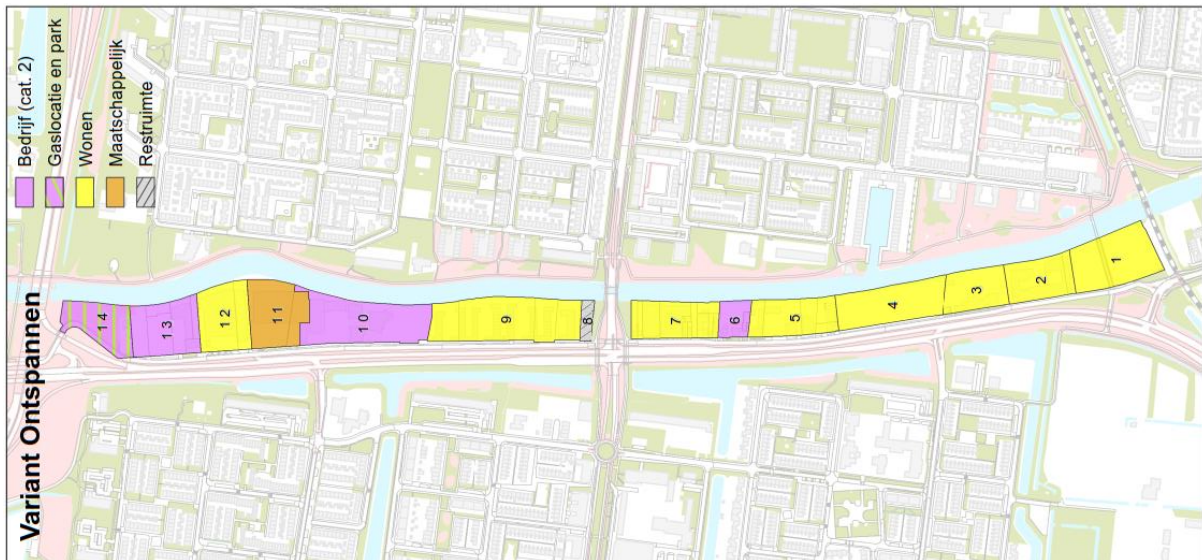
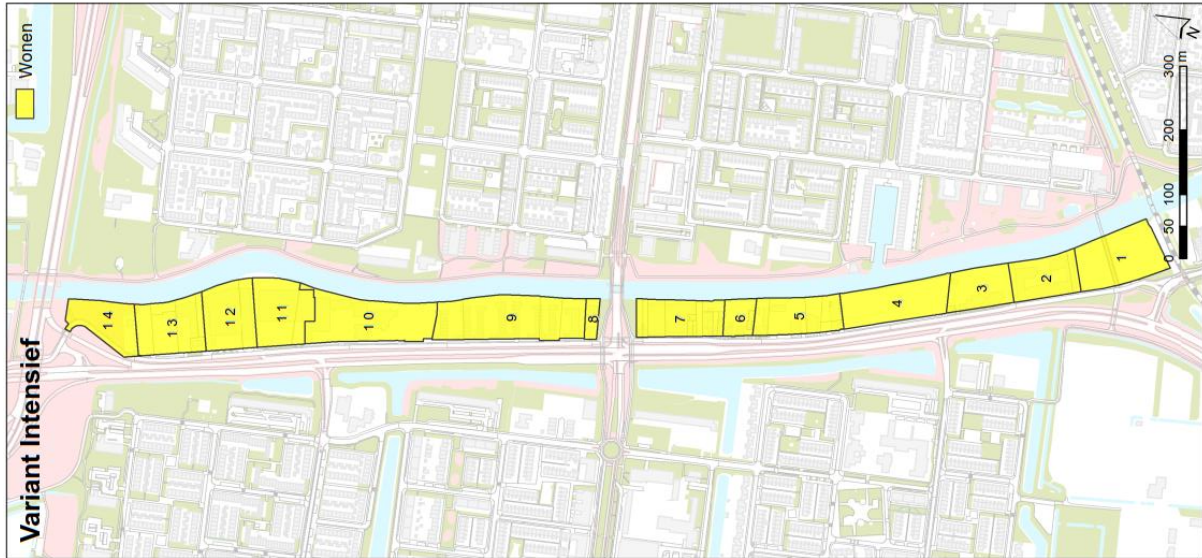
Deze variant gaat uit van maximale benutting van dit gebied voor woningbouw. In deze variant worden alle beschikbare locaties ingevuld met woningen, en wordt ook relatief veel gestapelde bouw gerealiseerd. Deze variant zal dus in beginsel leiden tot grotere en hogere bouwvolumes en tot meer verkeersaantrekkende werking.

Variant Ontspannen

Deze variant gaat uit van het behouden van ruimte voor andere functies dan wonen. Er worden minder woningen toegevoegd. In deze variant zullen de bouwvolumes in beginsel minder groot en hoog hoeven te worden, en zal de verkeersaantrekkende werking naar verwachting beperkter zijn.

Locatie	Referentie	Voorgenomen activiteit	
		Variant Ontspannen	Variant Intensief
Ten zuiden van Pleiadenlaan			
1	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (300 woningen)	Wonen (300 woningen)
2	Wonen (435 woningen)	Wonen (435 woningen)	Wonen (435 woningen)
3	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (150 woningen)	Wonen (150 woningen)
4	Bedrijf (geen activiteiten)	Wonen (600 woningen)	Wonen (600 woningen)
5	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (130 woningen)	Wonen (375 woningen)
6	Bedrijf (cat. 2)	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (25 woningen)
7	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (75 woningen)	Wonen (300 woningen)
Ten noorden van Pleiadenlaan			
8	Bedrijf (geen activiteiten)	Restruimte (geen bedrijf of wonen)	Wonen (55 woningen)
9	Wonen (150 woningen)	Wonen (150 woningen)	Wonen (150 woningen)
10	Bedrijf (cat. 2)	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (250 woningen) (in plaats van bedrijvigheid)
11	Maatschappelijk	Maatschappelijk	Wonen (350 woningen)
12	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (150 woningen)	Wonen (150 woningen)
13	Bedrijf (cat. 2)	Bedrijf (cat. 2)	Wonen (150 woningen)
14	Niet bestemd (wel gaslocatie aanwezig)	Bedrijf (gaslocatie) en park	Wonen (275 woningen) (amoveren gaslocatie)
Totaal Reitdiepzone			
Totaal	2 kavels wonen (totaal 585 woningen) 10 kavels bedrijf (cat. 2) 1 kavel maatschappelijk 1 kavel niet bestemd (gaslocatie)	8 kavels Wonen (totaal 1990 woningen) 3 kavels bedrijf (cat. 2) 1 kavel maatschappelijk 1 kavel gaslocatie/park 1 kavel restruimte	14 kavels Wonen (totaal 3565 woningen)

In onderstaande figuur staan de referentiesituatie en de twee varianten weergegeven.



4 Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie te bepalen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van het planvoornemen worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd. In de onderstaande paragrafen wordt kort en indicatief ingegaan op zowel de huidige situatie (§ 4.1) als autonome ontwikkelingen (§ 4.2). In het op te stellen MER zullen de huidige situatie en autonome ontwikkelingen uitgebreider worden beschreven. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling vormen samen de referentiesituatie.

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Ruimtegebruik

De Reitdiepzone is van oudsher een zone waar veel bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Vroeger betrof dit handel en zware industrie, momenteel zijn er voornamelijk kantoren gevestigd en vindt er lichte bedrijvigheid plaats. Op dit moment zijn de gronden in het plangebied hoofdzakelijk bestemd voor bedrijfsdoeleinden in de milieucategorieën 1 en 2, verkeersdoeleinden (Friesestraatweg en Pleiadenlaan) en water (Reitdiep). Tevens zijn de eerste woningbouwlocaties bestemd voor wonen en in aanbouw. Op de kaart op pagina 10 zijn de bestemmingen in de referentiesituatie weergegeven.

4.1.2 Bodem

De hoogte van het maaiveld varieert van circa NAP -0,50 m tot circa NAP +2,00 m. Op basis van de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bovengrond valt onder de categorie Wonen. De ondergrond is gekwalificeerd als landbouw/natuur. De bodem ter plaatse van het plangebied voor de structuurvisie bestaat hoofdzakelijk uit opgebrachte grond ten behoeve van bebouwing. Als gevolg van de eerdere bedrijfsactiviteiten zijn plaatselijk bodemverontreinigingen aanwezig.

4.1.3 Water

Het plangebied van de Reitdiepzone ligt in het beheergebied van het waterschap Noorderzijlvest. Ook de kaden langs het Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Voor deze kering(szone) hanteert het waterschap als uitgangspunt dat de kerende hoogte bij een groene dijk + 2,00 m NAP dient te zijn, en bij een harde kering +1,80 m NAP. Het oppervlaktewater van het Reitdiep zelf ligt in het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's. Het Reitdiep behoort tot de Eems-Dollardboezem, het peil is NAP + 0,53 m.

4.1.4 Natuur

De gemeente Groningen heeft haar ambities voor ecologie vastgelegd in de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Dit zijn de stedelijke groengebieden die met elkaar en met het buitengebied verbonden zijn en ecologisch worden beheerd. Deze structuur bestaat uit kerngebieden, verbindingszones en ondersteunende gebieden. Als kerngebied wordt gezien een grotere oppervlakte aan natuurgebied, meestal met meerdere ecotopen en biotopen. Een verbindingszone is een gebied dat binnen de SES is aangewezen als route waarlangs diverse diersoorten van uit het buitengebied naar de kerngebieden en tussen kerngebieden kunnen migreren.

Tussen het spoor en de noordelijke ringweg ligt aan de oostzijde van het Reitdiep (in de wijk Paddepoel) een strook bestaand SES-gebied ("kerngebied groen"). Over deze zone ligt een

aanduiding "te versterken ecologische groenverbinding". Het wateroppervlak van het Reitdiep behoort niet tot de SES.

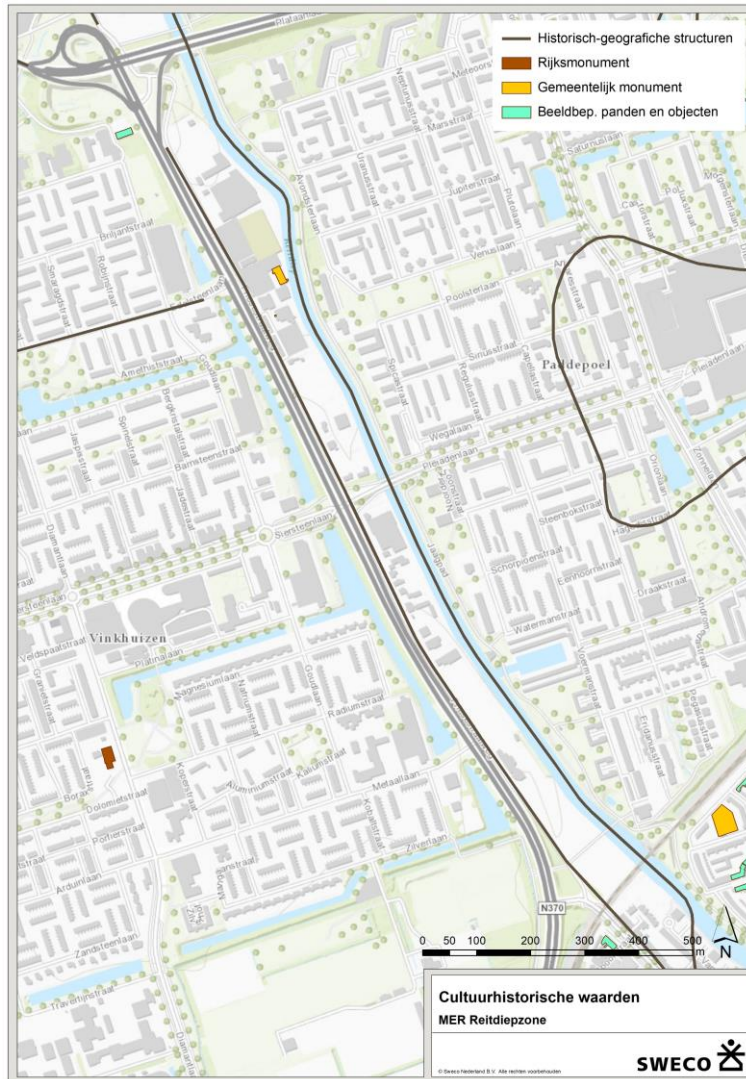


Ligging SES Groningen

4.1.5 Landschap en cultuurhistorie

De Reitdiepzone werd vanwege de economische betekenis van het Reitdiep al enkele eeuwen geleden op enkele plaatsen bebouwd. Het Reitdiep zelf is ouder dan de bebouwing die eraan ligt. Blijkens archeologisch onderzoek in de buurt van Zernike is de verbinding op deze plek dichtbij de stad hoogstwaarschijnlijk al in de eerste helft van de 13e eeuw gegraven. Het zal dan nog niet meer dan een bevaarbare sloot zijn geweest. Het graven van deze verbinding heeft bovendien het voordeel dat de afwatering van het gebied iets makkelijker gemaakt werd, zeker omdat de afwatering via de Drentse Aa steeds moeizamer ging door dichtslibbing van de benedenloop. In de loop der tijd werd dit gegraven stuk van het Reitdiep uitgebreid en van een dijk voorzien. Het werd een belangrijke aanvoerroute van en naar de stad, en er vestigde zich vanaf de zestiende eeuw dan ook enige bedrijvigheid aan.

Op de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Groningen worden het Reitdiep en de Friesestraatweg aangemerkt als historisch-geografische structuren. De voormalige zuivelfabriek 'De Ommelanden' en de oude schoorsteen van deze fabriek zijn aangemerkt als gemeentelijk monument respectievelijk beeldbepalend object.



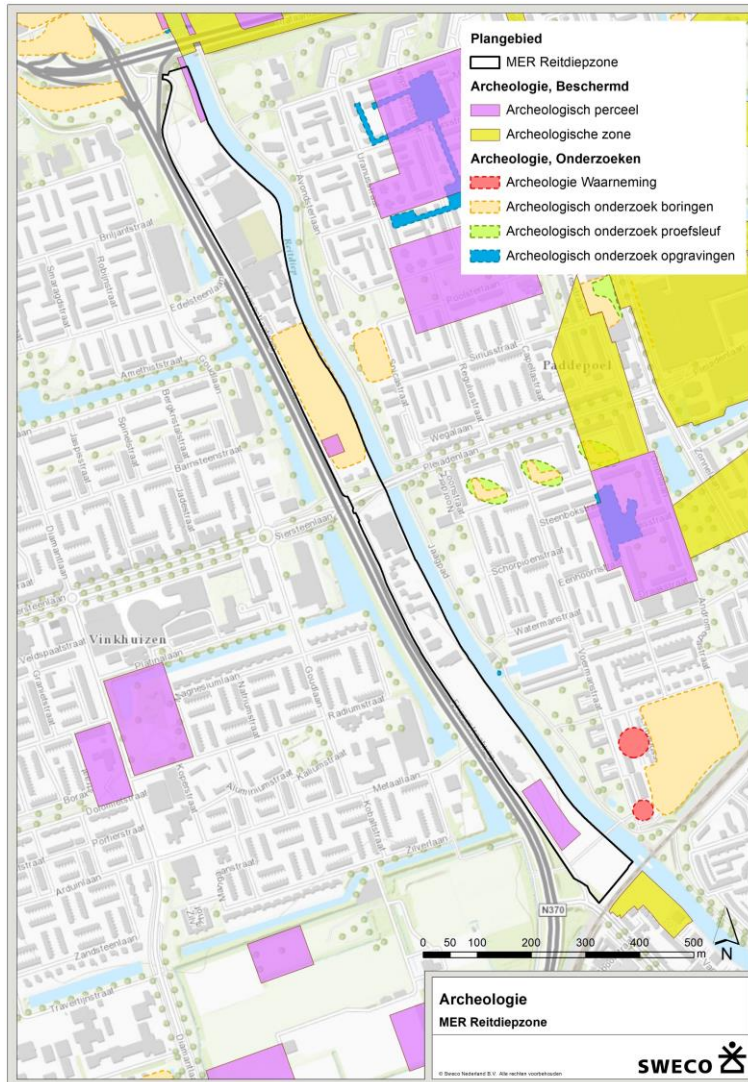
Cultuurhistorische Waardenkaart Groningen

4.1.6 Archeologie

Uit de Cultuurhistorische waardenkaart blijkt dat zich in de Reitdiepzone drie archeologische percelen bevinden. Het gaat om percelen ter plaatse van twee boerderijen (Friesestraatweg 145 en Friesestraatweg 207) en een archeologische dijkperceel nabij de Noordelijke Ringweg. Archeologische percelen zijn gebieden met (potentiële) archeologische vindplaatsen. In de rest van het plangebied geldt een lage verwachtingswaarde.

In het plangebied zijn in de afgelopen jaren diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd. Bij de recente woningbouwontwikkelingen (Woldring en Brivec) wordt geconcludeerd dat het bovenste deel van de ondergrond van het terrein vrijwel geheel

verstoord is. Onder die niveaus zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologie gevonden.



Archeologie Cultuurhistorische Waardenkaart Groningen

4.1.7 Verkeer

De Reitdiepzone wordt op dit moment voor autoverkeer ontsloten via de Friesestraatweg. Ter hoogte van de Pleiadenlaan (in het midden van het plangebied) is een knip aangebracht voor het autoverkeer. Hierdoor wordt het plangebied opgeknipt in twee zones:

- Het noordelijke gebied is via de Westelijke Ringweg te bereiken vanaf de afrit nabij de Stadskerk en vanaf de kruising nabij de Noordelijke Ringweg via de Hoogeweg. Alleen via de Hoogeweg of de kruising met de Westelijke Ringweg is het mogelijk het noordelijke gebied te verlaten.
- Het zuidelijke gebied is alleen via de Friesestraatweg (nabij de Schildersbuurt) te bereiken en te verlaten.

Fietsers en voetgangers kunnen de Reitdiepzone bereiken via de ACM-brug en Donghornsterpad, de Friesestraatweg en de fiets- en voetgangerstunnels onder de

Westelijke Ringweg nabij het Donghornsterpad en de Pleiadenbrug. Ook is het gebied ontsloten via de Hoogeweg (Reitdiephaven). Er zijn geen vrijliggende fietspaden in de Reitdiepzone.

De halte "Voermanstraat" op de Pleiadenlaan is de dichtstbijzijnde halte. Hier halteren lijn 7 (Vinkhuizen – Hoofdstation) en lijn 18 (P+R Hoogkerk – Zernike). Daarnaast doen in de spits de lijnen 182 (Drachten – Zernike), 183 (Leek – Zernike) en 184 (Roden – Zernike) de bushalte aan. Deze spitsbussen rijden binnen de stad Groningen dezelfde route als lijn 18. Vanuit het zuidelijke deel van het plangebied is de dichtstbijzijnde halte "J. van Goyenstraat" aan de Friesestraatweg. Hier stopt lijn 7 (Vinkhuizen – Hoofdstation). De lijnen 107, 109 en 335 zijn spitsbussen tussen Zernike en respectievelijk Stadskanaal, Assen en Bolsward. Deze lijnen stoppen niet op de haltes nabij de Reitdiepzone. De conclusie is dat de Reitdiepzone matig bereikbaar is met het OV. De loopafstanden tot haltes zijn relatief groot.

4.1.8 Woon- en leefmilieu

De Reitdiepzone is gelegen aan de Westelijke Ringweg. Huidige verkeersstromen leiden tot een geluidsbelasting op de aanwezige woningen en bedrijven. Daarnaast hebben deze verkeersstromen invloed op de luchtkwaliteit in en rond het plangebied. In het MER wordt de geluidssituatie en luchtkwaliteit in de referentiesituatie met berekeningen inzichtelijk gemaakt.

4.1.9 Externe veiligheid

Binnen een straal van 1 km rondom het plangebied bevinden zich twee risicovolle inrichtingen. Dit betreffen in beide gevallen een LPG-tankstation. Het betreft LPG-tankstations aan de Friesestraatweg 231 (in het plangebied) en aan de westzijde van de Westelijke Ringweg (iets ten zuiden van het plangebied).

Via de Westelijke Ringweg en de spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Beiden zijn aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en zijn als zodanig opgenomen in het Provinciale Basisnet.

4.2 **Autonome ontwikkeling**

Een autonome ontwikkeling is een ontwikkeling die autonoom plaatsvindt, dat wil zeggen ook plaatsvindt als de nieuwe structuurvisie c.q. bestemmingsplannen voor de Reitdiepzone niet worden vastgesteld. In het MER zal per milieuaspect worden bezien welke autonome ontwikkelingen relevant zijn.

Een belangrijke ontwikkeling voor de Reitdiepzone vormt de Aanpak Ring West (zie ook par. 2.3). Nu over de Aanpak Ring West nog geen formeel besluit is genomen, en dit besluit ook niet wordt voorzien voorafgaand aan de besluitvorming over de Structuurvisie Reitdiepzone, wordt de Aanpak Ring West in het MER Reitdiepzone niet aangemerkt als autonome ontwikkeling. De autonome groei van het autoverkeer op de westelijke ring vormt wel een autonome ontwikkeling. Het voorgaande betekent dat de effecten van de Structuurvisie Reitdiepzone zullen worden vergeleken met een referentiesituatie waarin de westelijke ringweg zijn huidige inrichting nog steeds heeft, maar het autoverkeer op de westelijke ringweg wel (autonoom) toeneemt.

5 Reikwijdte en detailniveau

5.1 Inhoud MER

De kern van het MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden verwacht ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast moeten redelijke alternatieven/varianten voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieueffectrapport zal (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen bevatten:

1. een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
2. een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven of varianten;
3. een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit;
4. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu (referentiesituatie);
5. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit kan hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
6. een vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit op de relevante milieuaspecten
7. een beschrijving van de maatregelen om nadelige milieugevolgen te voorkomen, te beperken of teniet te doen;
8. een overzicht van de leemten in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
9. een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit.

5.2 Reikwijdte

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het MER-plangebied is in hoofdstuk 1 op kaart weergegeven. Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op (het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied). Voor milieuaspecten zoals verkeer, geluid en luchtkwaliteit kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden (het studiegebied is hier dus groter dan het plangebied). In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

5.3 Detailniveau

Het detailniveau van de effectanalyse sluit aan bij het detailniveau van de structuurvisie. In de structuurvisie zullen de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het plangebied worden vastgelegd (ligging hoofdstructuren, principes voor de invulling van deelgebieden). De effectanalyses in het MER zullen zich ook primair richten op deze hoofdlijnen en dus een enigszins globaal karakter hebben. De effectanalyses zullen in beginsel kwalitatief van aard zijn (zonder berekeningen) en worden uitgevoerd door middel van expert judgement. Alleen voor de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit zal de effectanalyse kwantitatief (met indicatieve berekeningen) worden uitgevoerd. Om de milieueffect-analyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In het beoordelingskader (zie hieronder) is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In onderstaande tabel is het beoordelingskader weergegeven. Daarbij is ook aangegeven of de effectanalyse kwalitatief of kwantitatief wordt uitgevoerd.

Thema	Toetsingscriterium MER	Beoordeling	Detailniveau
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Kwantitatief/ kwalitatief	- Analyse afwikkeling/doorstroming autoverkeer aan de hand van resultaten van berekeningen met het verkeersmodel (kwantitatief) - Mogelijkheden voor fiets en openbaar vervoer (kwalitatief)
	Parkeren	Kwalitatief	- Analyse externe effecten omliggende wijken
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief	- Analyse effecten verkeersveiligheidsituatie in en buiten plangebied
Woon- en leefmilieu	Geluid	Kwantitatief	- Toe/afname geluidbelasting (in decibel) op woningen in Rietdiepzone en eerstelijns bebouwing van Vinkhuizen en Paddepoel
	Luchtkwaliteit	Kwantitatief	- Toe/afname concentraties PM ₁₀ , PM _{2,5} en NO ₂ (in microgram/m ³) voor Rietdiepzone, Vinkhuizen en Paddepoel
	Externe veiligheid	Kwalitatief/ kwantitatief	- Toe/afname Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen over Westelijke Ringweg met RBM II-model (kwantitatief) - GIS-analyse PR en PAG vervoer gevaarlijke stoffen over Westelijke Ringweg (kwantitatief) - Beschouwing invloed aardgasstation, aardgasleiding, tankstation en transport gevaarlijke stoffen per spoor (kwalitatief)
	Windhinder	Kwalitatief	- Beschouwing windhinder op basis van NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' (kwalitatief)
	Bezonnig	Kwalitatief	- Analyse naar verandering bezonnig aan de hand van globaal 3D model van plangebied (kwalitatief)
	Gezondheid	Kwantitatief	- Analyse aan de hand van GES-scores voor geluid en luchtkwaliteit ¹
Omgevingskwaliteiten	Natuur en groen	Kwalitatief	- Analyse voorkomen beschermde soorten op basis van bestaande informatie (kwalitatief) - AERIUS-berekening stikstofdepositie (kwantitatief)
	Archeologie en cultuurhistorie	Kwalitatief	- Analyse op basis van o.a. cultuurhistorische waardenkaart gemeente Groningen
Klimaat	Duurzaamheid (klimaatmitigatie)	Kwalitatief	- Analyse verandering gebruik energie en warmte op basis van bestaande informatie
	Water incl. klimaatadaptatie	Kwantitatief	- Berekening opgave watercompensatie als gevolg van toe/afname verhard oppervlak (kwantitatief) - Analyse risicolocaties wateroverlast en hittestress (kwalitatief)

¹ GES = Gezondheidseffectscreening. Dit is een methode waarbij een indeling wordt gemaakt in verschillende gezondheidsklassen. Deze indeling wordt gemaakt op basis van de modelberekeningen voor geluidbelasting en luchtkwaliteit.

In het MER worden de effecten van de Structuurvisie Reitdiepzone beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Vervolgens worden de milieueffecten voor elk criterium beoordeeld. Dit gebeurt op basis van de onderstaande schaal:

++	sterk positief effect;
+	positief effect;
0/+	beperkt positief effect;
0	geen positief en geen negatief effect;
0/-	beperkt negatief effect;
-	negatief effect;
--	sterk negatief effect.

6 De procedure

6.1 Vervolproces

De m.e.r.-procedure wordt in een aantal stappen doorlopen:

1. Openbare kennisgeving: wanneer een plan wordt opgesteld waarvoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, moet dit openbaar worden gemaakt. De bekendmaking vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld om advies over de inhoud van het MER uit te brengen.
2. Raadplegen bestuursorganen: na de kennisgeving dienen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport te worden bepaald. Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen en bedenkingen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het MER. De notitie wordt gedurende een periode van 6 weken voor eenieder ter visie gelegd en er kunnen (mondeling of schriftelijk) zienswijzen worden ingediend. Op basis van de binnengekomen zienswijzen en uitgebrachte adviezen stelt het bevoegd gezag de reikwijdte en het detailniveau van de MER-studie definitief vast.
3. Opstellen Milieurapport (Plan-MER) en ontwerp-structuurvisie: op basis van de NRD en de reacties daarop wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van het planvoornemen beschreven. In deze procedurestap wordt tevens het ontwerp van de structuurvisie opgesteld.
4. Terinzagelegging en zienswijzen: MER en ontwerp-structuurvisie liggen gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens de tervisielegging kan eenieder mondeling of schriftelijk een reactie op de documenten geven. Tijdens deze periode wordt tevens aan de Commissie m.e.r. gevraagd of zij het plan wil toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit.
5. Motiveren in het definitieve plan: mede op basis van de inspraakresultaten en adviezen en met in achtneming van de uitkomsten van het MER, stelt de gemeenteraad de definitieve structuurvisie vast.
6. Bekendmaking en mededeling van het definitieve plan: na vaststelling van de structuurvisie wordt dit besluit bekend gemaakt. Tegen dit besluit staat geen beroep bij de rechter open.
7. Evaluatie en monitoring: nadat de plannen zijn gerealiseerd, dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd. In het MER wordt daarvoor een eerste aanzet gegeven.

6.2 Te raadplegen instanties

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor de Structuurvisie Reitdiepzone raadpleegt het bevoegd gezag in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.11b Wet milieubeheer).

Het bevoegd gezag is voornemens in ieder geval de volgende instanties over dit project te raadplegen:

- Rijkswaterstaat;
- ProRail;
- Provincie Groningen;
- Gemeente Westerkwartier;
- Waterschap Noorderzijlvest;
- Waterschap Hunze en Aa's;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Veiligheidsregio Groningen (brandweer);
- Omgevingsdienst Groningen.

6.3 Reacties

Er wordt een openbare kennisgeving gepubliceerd die aangeeft welke procedure het bevoegd gezag wenst te volgen in het kader van de m.e.r.-procedure voor de Reitdiepzone. Daarnaast ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage en kunnen zienswijzen worden ingediend. Bij het opstellen van het MER zal hiermee rekening worden gehouden.

Reacties kunnen per post worden aangeleverd aan:

College van B&W van de gemeente Groningen
T.a.v. Jan Klok
Postbus 30026
9700 RM Groningen

