

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 8288/ F. van der Veer
Onderwerp ontwerpbestemmingsplan 'Regiotram -
tracédelen I en II'

Aan de leden van raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 10 MEI 2011

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO11.2585120

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

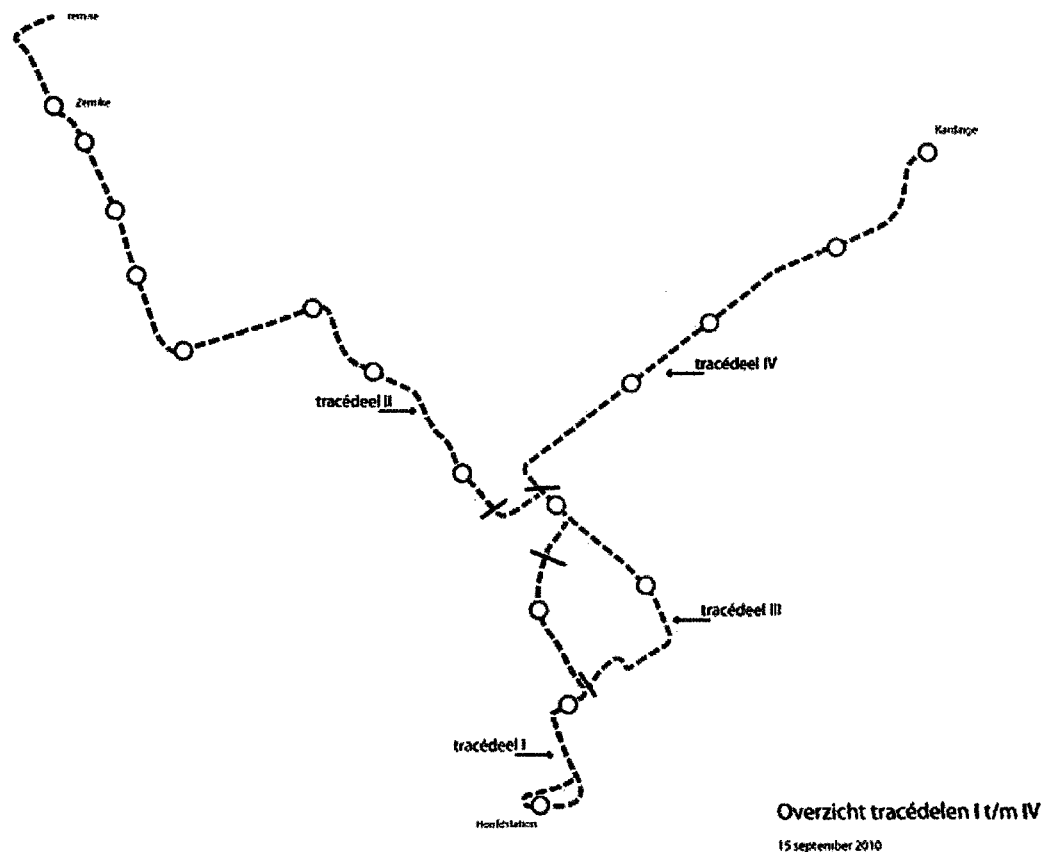
Door middel van deze brief informeren wij u over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Regiotram – tracédelen I en II'. Dit bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling voor de eerste fase van het project Regiotram. In het onderstaande wordt nog nader ingegaan op de ligging van het plangebied en de inhoud van het bestemmingsplan.

Voorgeschiedenis

In de periode van eind februari tot en met begin april 2010 vond de inspraak plaats over het voorontwerp op hoofdlijnen voor lijn 1 van de Regiotram (samen met het voorkeurstracé voor lijn 2 en de Koppelingsvariant). De inspraak heeft geleid tot een aantal wijzigingen ten opzichte van het voorlopig ontwerp. De belangrijkste is de Koppelingsvariant. Hierdoor rijdt lijn 1 na het Gedempte Zuiderdiep verder via het Kattendiep, het Schuitendiep, het Damsterdiep, de Oostersingel en de Bloemsingel, om vervolgens via de Kolendrift (CiBoGa-terrein) uit te komen op het Boterdiep. Hier pakt deze lijn het oorspronkelijke tracé weer op. Lijn 2 volgt daarentegen een deel van het tracé van lijn 1 door de binnenstad en komt bij het kruispunt W.A. Scholtenstraat/Bloemsingel weer met het omgelegde tracé van lijn 1 samen. Hierbij is aan de Bloemsingel voorzien in een overstaphalte.

Gezien de gefaseerde planvorming is destijds besloten voor lijn 1 en lijn 2 afzonderlijke bestemmingsplanprocedures te volgen. Als gevolg van de Koppelingsvariant is de inhoud van de bestemmingsplannen iets gewijzigd. In het voorliggende plan wordt het tracé van lijn 1 bestemd, zoals opgenomen het voorlopig ontwerp op hoofdlijnen. Dit zijn dus als gevolg van van het omdraaien van de routes delen van lijn 1 en lijn 2 (ofwel de tracédelen I en II), exclusief de Koppelingsvariant. Deze dient namelijk nog verder te worden uitgewerkt. Een in de loop van dit jaar nog op te stellen bestemmingsplan regelt dan de resterende tracédelen (III en IV), inclusief

de Koppelingsvariant. Hiermee kan een begin worden gemaakt zodra het voorlopig ontwerp op hoofdlijnen voor tracédelen III en IV (inclusief Koppelingsvariant) definitief is. Voor een overzicht van de verschillende tracédelen wordt verwezen naar onderstaande afbeelding.



Inhoud bestemmingsplan

Het ontworpen tramtracé volgt voornamelijk het bestaande wegprofiel. Dat betekent dat het ontwerpbestemmingsplan zich hoofdzakelijk beperkt tot bestaande wegen. Met andere woorden het bestemmingsplan bestemt de ruimte van gevel tot gevel. Aan de bestaande verkeersfuncties wordt een nieuwe toegevoegd: trambanen.

Gebouwen zijn in principe alleen in het bestemmingsplan opgenomen, voorzover de aanleg van de tramlijn daarvoor gevolgen heeft. Dit betreft onder meer de flat op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan, die in verband met de aanleg van lijn 1 gedeeltelijk moet worden afgebroken, en het Hunzehuys (UWV-gebouw), waaraan aanpassingen nodig zijn om de tram te kunnen laten passeren.

Omgevingseffecten

Aan het voorlopig ontwerp en het (voor)ontwerpbestemmingsplan liggen diverse onderzoeken en verkenningen ten grondslag naar de effecten op de omgeving, onder andere geluid, trillingen, luchtkwaliteit, elektromagnetische straling, de gevolgen voor het aanwezige bomenbestand, ecologie, cultuurhistorie en archeologie.

Een aantal aspecten wordt hieronder belicht.

Geluid

Door het verleggen van rijbanen, het wijzigen van rijroutes en ook door de tram zelf neemt de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige objecten (met name onderwijsgebouwen) langs het tramtracé toe. Overigens zal het in sommige straten door de gewijzigde verkeerssituatie ook rustiger worden. Door een aantal maatregelen naast elkaar te nemen kunnen de gevolgen voor woningen en geluidsgevoelige gebouwen, waar de geluidhinder toeneemt, worden beperkt. In de eerste plaats worden maatregelen aan de bron voorgesteld. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een geluidemissie van de tram die 4 dB lager is dan bij een conventionele tram (dat wil zeggen materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd). Hierbij is gerekend met kengetallen, die uitgaan van bewezen technische mogelijkheden en in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. In het programma van eisen van de aanbesteding zal worden opgenomen dat de geluidemissie van de Regiotram hieraan moet voldoen. Tot de te nemen bronmaatregelen behoort daarnaast het aanbrengen van zeer stil asfalt op de Zonnelaan, de Kastanjelaan en de Noorderstationsstraat. Dit levert een geluidsreductie op van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt. Ten slotte hebben wij ervoor gekozen de rijrichting van de parkeergarage aan de Raamstraat om te draaien. Door afsluiting van de Herebrug voor autoverkeer zou de geluidsbelasting in straten rondom de singels aanzienlijk toenemen. Door auto's via een andere route de parkeergarage in en uit te laten rijden, kan deze toename voor veel woningen in dit gebied worden beperkt. Daarnaast worden – ten laste van het rijk of het project Regiotram – maatregelen aan een groot aantal woningen en enkele schoolgebouwen getroffen om de geluidwerendheid te verbeteren. Hiermee wordt gegarandeerd dat het geluidsniveau aan de binnenzijde voldoet aan de wettelijke grenswaarde van 33 dB.

Niet bij alle woningen zijn de beschreven maatregelen voldoende om de geluidsbelasting van de gevel terug te brengen tot de waarde, die volgens de Wet geluidhinder is toegestaan. Voor deze woningen zal op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde worden vastgesteld.

Trillingshinder

Om trillingshinder te voorkomen zal onder een groot gedeelte van de rails floating slab worden aangebracht. Hierdoor wordt bereikt dat de normen voor trillingshinder niet worden overschreden.

Elektromagnetische straling

Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van elektromagnetische straling, veroorzaakt door de bovenleidingen van de Regiotram, voor de gezondheid en voor storingsgevoelige apparatuur. Uit deze onderzoeken blijkt dat de risico's van de door de Regiotram veroorzaakte magnetische en elektrische velden voor de gezondheid van omwonenden en passanten verwaarloosbaar klein zijn. Er zijn dus geen nadelige effecten te verwachten voor de gezondheid. Dit komt overeen met de bevindingen van de WHO over dit onderwerp.

Het onderzoek naar de elektromagnetische beïnvloeding van gevoelige apparatuur richtte zich op enkele gebouwen van de RUG op het Zernikecomplex en het UMCG. Door maatregelen aan de bron (toepassing van extra onderstations en een hogere bovenleidingspanning) kan het invloedsgebied worden verkleind. Voor de apparatuur binnen het invloedsgebied zijn echter aanvullende maatregelen nodig. Deze kunnen bestaan uit afscherming of verplaatsing. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossingen effectief zijn. Dit gebeurt in overleg met de RUG en het UMCG.

M.e.r.-(beoordelings)plicht

Bij het begin van het project is nagegaan of voor de Regiotram een m.e.r.-plicht bestaat of een m.e.r.-beoordelingsplicht. Dit bleek op grond van de toen bestaande regels en inzichten niet het geval. Een uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 en een in verband hiermee aangekondigde – en inmiddels in werking getreden – wijziging van het Besluit milieueffectrapportage was aanleiding om opnieuw naar de noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) te kijken. Op basis van extern juridisch advies en een uitgevoerde beoordeling van de milieueffecten door een adviesbureau kan worden geconstateerd dat de conclusie dat geen m.e.r.-procedure hoeft te worden gevolgd nog steeds stand houdt. De drempelwaarden in het Besluit milieueffectrapportage worden niet overschreden en er is, ook gelet op overige criteria vermeld in de Europese m.e.r.-richtlijn, geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen die aanleiding zouden moeten geven tot het opstellen van een milieueffectrapport. Hierbij kan tevens worden overwogen dat er, zoals hiervoor al bleek, veel milieuonderzoek is gedaan. Een MER zou dus ook weinig meer toevoegen. Uw raad zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan de beslissing om geen m.e.r.-procedure te volgen nog wel moeten motiveren (vergewisplicht). Met het oog hierop is in opdracht van het Trambureau een afwegingsnotitie opgesteld. Deze treft u in de visietrommel ter kennisneming aan. Wij komen hierop terug in ons voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan na de tervisieperiode.

Inspraak en overleg

Inspraak heeft plaatsgevonden op basis van het voorlopig ontwerp op hoofdlijnen, dat samen met het voorkeurstracé voor lijn 2 en de Koppelingsvariant in de periode van eind februari tot begin april van het vorig jaar ter inzage heeft gelegen. Daaraan voorafgaand zijn verschillende momenten van participatie geweest, leidend tot de tracékeuze door uw raad bij besluit van 17 juni 2009 .

Zoals hiervoor al is aangegeven volgt het voorliggende ontwerpbestemmingsplan het voorlopig ontwerp voor lijn 1 en zijn daarin de resultaten van de inspraak over het voorlopig ontwerp en de Koppelingsvariant verwerkt.

Daarom hebben wij besloten geen aparte inspraakprocedure te voeren over het voorontwerp, maar te volstaan met de zienswijzeprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In deze procedure heeft iedereen de gelegenheid om inzage te nemen van het ontwerpbestemmingsplan en onderliggende stukken en bestaat voor hen de mogelijkheid om gedurende de 6weken, dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt, naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze in te dienen bij uw raad.

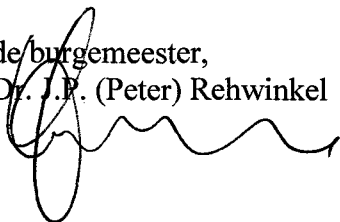
Wel is de afgelopen periode gebruikt om overleg te voeren met provincie, rijksdiensten en andere instanties, zoals wettelijk is voorgeschreven. Dit heeft geleid tot reacties van de provincie en de VROM-inspectie. De opmerkingen van de provincie hebben betrekking op de beschrijving van de randvoorwaarden vanuit de cultuurhistorie en de openbare ruimte en op nautische aspecten (doorvaarthoogte/-breedte Herebrug). De VROM-inspectie heeft gevraagd om in de bestemmingsregeling voor een bestaande hoogspanningsleiding op Zernike een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten voor te schrijven. Naar aanleiding hiervan zijn de plantoelichting en regels, voor zover daarvoor aanleiding bestaat, iets aangepast.

Vervolg

Voor het bestemmingsplan wordt nu de zienswijzeprocedure doorlopen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen bedraagt 6 weken. Na afloop kan het bestemmingsplan aan uw raad ter vaststelling worden voorgelegd. Wij verwachten daarover dit najaar met een voorstel te komen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
Drs. M.A. (Maarten) Ruys

