

ONTWERP

# BESTEMMINGSPLAN FRIESESTRAATWEG 209



# BESTEMMINGSPLAN FRIESESTRAATWEG 209 GEMEENTE GRONINGEN

Planstatus	<b>Ontwerp</b>
Datum	<b>01 - 09 - 2017</b>
Plan identificatie	<b>NL.IMRO.0014.BP77806-ow01</b>
Auteur(s)	<b>Cristian van Kuijk</b>



Ordito b.v.	E	<a href="mailto:info@ordito.nl">info@ordito.nl</a>
Postbus 94	T	0161 801 022
5126 ZH	I	<a href="http://www.ordito.nl">www.ordito.nl</a>
Gilze	KVK	18078087

# **Friesestraatweg 209**

versie ontwerp 01-09-2017

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>3</b>
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Beleidskader	7
Hoofdstuk 3	De beoogde ontwikkeling	15
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	21
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	47
Hoofdstuk 6	Participatie, inspraak en overleg	51
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid / exploitatie	53

### Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Onderzoeken flora en fauna
Bijlage 2	Waterparagraaf
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek woningen Friesestraatweg
Bijlage 4	Quickscan externe veiligheid
Bijlage 5	Externe veiligheid - Groepsrisicobeschouwing
Bijlage 6	Bodemonderzoek

# Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

In het noordwestelijke deel van de stad Groningen bevindt zich aan het Reitdiep een gebied dat vroeger in gebruik was als bedrijven-/industrieterrein. Hier waren voorheen zware bedrijven aanwezig die inmiddels zijn opgeheven of verhuisd naar andere, beter geschikte locaties. Het gebied betreft een langwerpig gebied, beter bekend als de Reitdiepzone. Het plangebied ligt in deze zone en bevindt zich tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg. De bedrijfsbebouwing die hier vroeger heeft gestaan, is grotendeels gesaneerd. In de Reitdiepzone zijn nog lichte bedrijven en enkele kantoren aanwezig, met daarbij een enkele (bedrijfs)woning.

De afgelopen jaren is hard gewerkt aan de transformatie van de Reitdiepzone naar een woonomgeving. Diverse woningbouwprojecten zijn in deze zone al gerealiseerd of zijn op dit moment in ontwikkeling.

Met dit bestemmingsplan wordt het volgende deel van de Reitdiepzone ingevuld en getransformeerd naar een woonlocatie. Het betreft hier een gebied van circa 1,7 ha in omvang waar nu de ontwikkeling van maximaal 150 woningen wordt beoogd. In het gemeentelijk beleidsstuk "Woonvisie, Wonen in Stad" staat deze locatie ook genoemd als herontwikkelingslocatie naar een waardevolle nieuwe stedelijk woongebied.

De vigerende bestemmingen binnen het plangebied komen niet overeen met de gewenste bestemmingen voor het ontwikkelplan. Om deze reden is een nieuw bestemmingsplan vereist.

### 1.2 Begrenzing plangebied

De grenzen van het plangebied worden gevormd door de ventweg Friesestraatweg langs de N370 aan de westzijde en het Reitdiep aan de oostzijde. Aan de noordzijde bevindt zich nog een bestaand deel van het bedrijventerrein, waar nu met name kantoren aanwezig zijn. De zuidgrens wordt gevormd door de perceelsgrens van Friesestraatweg 203.



Afbeelding 1: Ligging en begrenzing plangebied.





## Hoofdstuk 2      **Beleidskader**

### 2.1      **Rijksbeleid**

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen 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.

Vanuit de Svir komen geen directe regels naar voren die van specifieke toepassing zijn op dit plangebied en deze ontwikkeling.

#### **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin, dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. De uitspraken zijn dan ook concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is volledig in werking getreden op 1 oktober 2012 en betreft de onderwerpen: mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en -gebied, elektriciteitsvoorziening, IJsselmeergebied, erfgoederen van universele waarde en Schiphol.

Vanuit de Barro komen geen directe regels naar voren die van specifieke toepassing zijn op dit plangebied en deze ontwikkeling.

### 2.2      **Provinciaal beleid**

#### **Omgevingsvisie 2016-2020**

Voor de provincie Groningen is een Provinciaal omgevingsplan opgesteld. Tot juni 2015 gold het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (POP), maar is sindsdien opgevolgd door de omgevingsvisie 2016-2020. In de omgevingsvisie wordt het beleid vastgelegd voor de inrichting en het beheer van de leefomgeving in de provincie Groningen.

Een belangrijk doel van de Omgevingsvisie is om op strategisch niveau samenhang aan te brengen in het beleid voor de fysieke leefomgeving. In de nieuwe Omgevingsvisie zijn de visies op verschillende terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling, landschap en cultureel erfgoed, natuur, verkeer en vervoer, water, milieu en gebruik van natuurlijke hulpbronnen zoveel als mogelijk samengevoegd en inhoudelijk met elkaar verbonden. Tevens zijn onderdelen opgenomen van het provinciale beleid voor economie, energie en cultuur en welzijn, voor zover die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving.

In de omgevingsvisie is het beleid onderverdeeld in 5 verschillende thema's, waaronder weer 11 provinciale belangen zijn vertegenwoordigd:

Thema's	Belangen
Ruimte	Ruimtelijke kwaliteit Aantrekkelijk vestigingsklimaat Ruimte voor duurzame energie Vitale landbouw
Natuur en landschap	Beschermen landschap en cultureel erfgoed Vergroten biodiversiteit
Water	Waterveiligheid Schoon en voldoende water
Mobiliteit	Bereikbaarheid
Milieu	Tegengaan milieuhinder Gebruik van de ondergrond

Het belangrijkste doel voor stedelijke ontwikkelingen is dat deze zo veel mogelijk plaatsvinden binnen het stedelijk gebied. De beoogde woningbouwlocatie tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg ligt in het stedelijk gebied. Andere specifieke punten uit de provinciale visie zijn voor het plangebied niet van toepassing.

### Omgevingsverordening provincie Groningen 2016

Op 19 april 2016 is de Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016 vastgesteld. De omgevingsverordening is nauw verbonden met de Omgevingsvisie en bevat een vertaling van de visie in regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. De regels in de omgevingsverordening richten zich op thema's zoals ruimtelijke ordening, water, mobiliteit en milieu. Door middel van diverse kaartbladen behorende bij de verordening, is te achterhalen welke regels waar gelden. Daarnaast bevat de verordening algemene regels. Onderstaand zijn de thema's nader uitgewerkt.

#### Verordeningskaarten

Van toepassing is kaart 3 Veiligheid en milieu, waarin staat aangegeven dat het plangebied zich bevindt binnen de invloedssfeer van een provinciale weg (veiligheidszone 2). Hier wordt in paragraaf 4.5.4 Externe Veiligheid (transport, bedrijven/instellingen en buisleidingen) nader op ingegaan.

Kaart 8 betreft vervolgens de kaart met regionale waterkeringen. Op deze kaart staat aangegeven dat het plangebied zich bevindt binnen een zone waar veiligheidsnorm voor regionale waterkeringen van T100 geldt. Op kaart 9 worden normen voor bergings- en afvoercapaciteit voor regionale wateren gegeven. Het plangebied bevindt zich in een gebied waarvoor een gebiedsnorm van 1:100 jaar regionale wateroverlast geldt. Over deze twee onderwerpen wordt in de waterparagraaf (paragraaf 4.4 Water) nader ingegaan.



Kaart 3: Veiligheid en milieu

Kaart 8: Regionale waterkeringen



Kaart 9: Normen bergings- en afvoercapaciteit regionale wateren.

*Afbeelding 2: Uitsneden van toepassing zijnde kaarten omgevingsverordening.*

### *Algemene regels*

De verordening schrijft voor, met verwijzing naar artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening, dat een bestemmingsplan alleen kan voorzien in de bouw van nieuwe woningen voor zover deze woningbouwmogelijkheid naar aard, locatie en aantal in overeenstemming is met een regionale woonvisie die rekening houdt met regionale woningbehoefteprognoses die door de provincie elke twee jaar worden uitgebracht. Er geldt een overgangsregeling voor woningbouwafspraken die staan ten tijde van de vaststelling van de verordening. De transformatie van de Reitdiepzone is al voor een langere tijd gaande. Woningbouw op deze locatie is al opgenomen binnen de bestaande woningbouwafspraken. In de onderstaande ladder duurzame verstedelijking wordt hier nader op ingegaan.

### **Ladder duurzame verstedelijking**

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid) en in de provinciale verordening (artikel 2.15) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een beschrijving op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Daarbij dient gekeken te worden naar de actuele regionale behoefte. Hiervoor wordt door de provincie Groningen ieder twee jaar een regionale woningbehoefteprognose uitgegeven. Voor de omschrijving en toetsing hiervan wordt gebruik gemaakt van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' zijn in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de Ladder duurzame verstedelijking mits er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling'. Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1, lid 1, sub i van de Bro gedefinieerd als: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

### *Trede 1*

Met dit plan wordt voorzien in een stedelijke ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied. Het plangebied betreft een deel van een oud bedrijven-/industrieterrein, de Reitdiepzone, dat de afgelopen jaren getransformeerd is naar een woonlocatie. Dit bestemmingsplan voorziet in het volgende deel van deze transformatie. In de beleidsstukken van de gemeente en in woningbouwafspraken die

regionaal zijn gemaakt, is rekening gehouden met de ontwikkeling woningen op deze locatie. In onder andere de Woonvisie, Wonen in Stad (2015) staat de locatie van dit planvoornemen specifiek genoemd als herstructureringsgebied, waarbij is aangegeven dat Groningen zich verder wil focussen op het vernieuwen van oude industrieterrein, waaronder de Reitdiepzone bij de Friesestraatweg. Dit gebied moet uitgroeien tot een waardevol nieuw stedelijk woongebied. De woningen richten zich met name op de groep starters c.q. jonge gezinnen die op de woningmarkt tussen wal en schip raken. Dat zijn zij die niet (meer) in aanmerking komen voor sociale huurwoningen, de particuliere verhuurmarkt te duur is en vanwege aangescherpte hypotheekvoorschriften (nog) niet in aanmerking komen voor een betaalbare koopwoning.

### *Trede 2*

Dit plangebied maakt onderdeel uit van de totale transformatie van de Reitdiepzone. Dit was voorheen een bedrijven-/industriegebied. Bedrijfsvoering vindt hier inmiddels niet meer plaats of overgebleven bedrijven staken binnenkort de activiteiten. Een deel van de aanwezige bebouwing moet nog worden gesloopt. Met dit plan is sprake van een herontwikkeling door transformatie binnen het stedelijk gebied, waarmee het planvoornemen voldoet aan bij de tweede trede van de ladder.

### *Trede 3*

Aangezien de ontwikkeling plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied is een nadere omschrijving van trede 3 niet noodzakelijk. Desondanks kan gesteld worden dat de locatie multimodaal wordt ontsloten. De locatie wordt per auto ontsloten via de parallelweg van de Friesestraatweg. Daarnaast bevinden zich op circa 5 tot 10 minuten lopen 2 bushaltes. Op een fietsafstand van circa 15 minuten bevindt zich het treinstation van Groningen. De locatie sluit daarnaast aan op het lokale fietsnetwerk van Groningen.

## **2.3 Gemeentelijk beleid**

### **Structuurvisie Groningen, Stad op Scherp 2009**

In de *Structuurvisie 2008 - 2020, Groningen, Stad op Scherp (2009)* is in grote lijnen de toekomst van de stad geschetst. De centrale beleidsdoelstelling luidt: "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."

In de structuurvisie maakt de gemeente een aantal ambities kenbaar:

- Sociale stad: Alle Stadgers krijgen de kans om mee te doen en om hun talenten te ontwikkelen.
- Betrokken stad: De gemeente wil burgers volop betrekken bij het beleid. Zowel op stedelijk niveau als in de buurt en wijk.
- Duurzame stad: Het milieu verdient zorg en aandacht. Groningen wil de duurzaamste stad van Nederland worden.
- Sterke stad: De gemeente neemt het voortouw in het investeren in een sterke stad.
- Kennisstad: Groningen is als City of Talent een broedplaats van kennis en creativiteit.

Dit planvoornemen betreft de herontwikkeling van een oud bedrijven-/industrieterrein met enkele (bedrijfs)woningen naar een woongebied. Door middel van de herontwikkeling wordt er voldaan aan het doel van de Structuurvisie 2008-2020 om de woon- en leefomstandigheden voor de inwoners van nu en van de toekomst te verbeteren. In het kader hiervan wordt de bestaande bebouwing gesloopt en vervangen door nieuwbouwwoningen. Tevens is voorliggende ontwikkeling ontstaan door een nadrukkelijke samenwerking van diverse partijen in goed overleg en onder de hoede van de gemeente. Hierbij worden duurzaamheidsaspecten niet uit het oog verloren. Voor het plangebied wordt bijvoorbeeld onderzocht of mogelijk aangetakt kan worden aan de toekomstige stadsverwarming of dat de woningen voorzien worden van sedumdaken. Voor woningbouw gelden in Nederland steeds strengere eisen voor wat betreft energieverbruik. Deze woningen zullen voldoen aan die afspraken.

## **Woonvisie, Wonen in Stad 2015**

In de *Woonvisie, Wonen in Stad (2015)* heeft de gemeente Groningen de visie op het gebied van woonbeleid uiteengezet. De rode draad door deze Woonvisie is vormgegeven door het formuleren van diverse uitdagingen waar de gemeente Groningen zichzelf voor ziet staan.

Door middel van die vragen werkt Groningen toe naar de stad die het wil zijn. *"Groningen wil een stad zijn met een voortreffelijk woonklimaat voor iedereen: jong en oud, samenwonenden en alleenstaanden, gezinnen, 'zelfredzamen', 'zorgbehoevenden', Stadgers die al hun hele leven in stad wonen en Stadgers die hier tijdelijk verblijven. Al die verschillende groepen hebben eigen wensen en behoeften. Daarom streven we in onze compacte stad naar een gevarieerd woningaanbod met aantrekkelijke, leefbare wijken die ruimte bieden aan alle bevolkingsgroepen en leefstijlen. We hebben daarbij aandacht voor de kwantiteit maar vooral voor de kwaliteit van onze wijken, woningen en buurten. Met een grotere focus op kwaliteit kunnen we het wonen in de stad ook echt naar ieders zin maken."*

In de *Woonvisie* wordt de locatie van dit planvoornemen specifiek genoemd als herstructureringsgebied, waarbij is aangegeven dat Groningen zich verder wil focussen op het vernieuwen van oude industrieterrein, waaronder de Reitdiepzone bij de Friesestraatweg. Dit gebied moet uitgroeien tot een waardevol nieuw stedelijk woongebied.

Voorliggend planvoornemen speelt in op de ambitie die is vastgelegd in de Woonvisie. Door het realiseren van een diversiteit aan woningtypen wordt een brede doelgroep bereikt die aansluit op de jongere doelgroep die de gemeente Groningen probeert te bereiken. Door de locatie te herstructureren ontstaat een woongebied waar de visie 'de compacte stad' in terug kan worden gevonden en waarin de oriëntatie op het Reitdiep zorgt voor een deel 'uniek' Groningen.

### **Reitdiepzone**

Voor de Friesestraatweg tussen de westelijke ringweg en de spoorlijn Groningen-Delfzijl / Roodeschool is een Ontwikkelingsvisie Reitdiepzone opgesteld. Daarin wordt deze zone gezien als een plek in de stad waar kansen liggen om het tekort aan jongerenhuisvesting in de stad op een grotere schaal op te lossen. De zone wordt beschouwd als een kralensnoer waar in de tijd en in beeld verschillende kralen (locaties) met een eigen kwaliteit tot ontwikkeling kunnen komen langs een van de belangrijkste invalroutes (stedenbouwkundig van de 1e orde) van de stad: de radiaal de Friesestraatweg. Een steviger massaopbouw langs deze route is dan ook mogelijk.

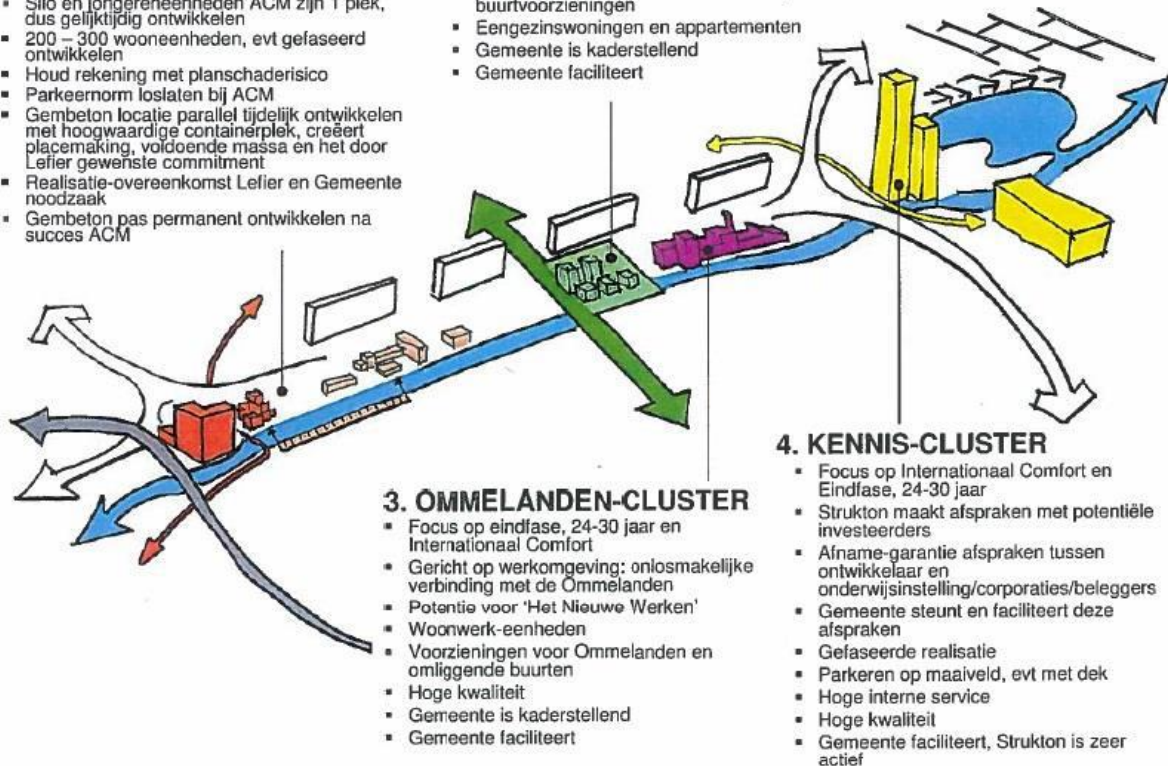
In deze zone zijn daarnaast drie belangrijke stedenbouwkundige knopen te onderscheiden waar een hoogteaccent op het niveau van de stad en / of de wijk tot de mogelijkheden behoren.

## 1. SILO-CLUSTER

- Focus op middenfase, 20-25 jaar
- **Start bij ACM**
- Silo-ontwikkeling moet succes worden in uitstraling en programma
- Silo en jongere eenheden ACM zijn 1 plek, dus gelijktijdig ontwikkelen
- 200 – 300 wooneenheden, evt gefaseerd ontwikkelen
- Houd rekening met planschaderisico
- Parkeernorm loslaten bij ACM
- Gembeton locatie parallel tijdelijk ontwikkelen met hoogwaardige containerplek, creëert placemaking, voldoende massa en het door Lefier gewenste commitment
- Realisatie-overeenkomst Lefier en Gemeente noodzaak
- Gembeton pas permanent ontwikkelen na succes ACM

## 2. BUURT-CLUSTER

- Focus op eindfase, 24-30 jaar
- Pleiadenlaan moet als eerste ongelijkvloers aangelegd zijn tbv goede verbinding
- Rustige woonbuurt met starterswoningen en buurtvoorzieningen
- Eengezinswoningen en appartementen
- Gemeente is kaderstellend
- Gemeente faciliteert



## 3. OMMELANDEN-CLUSTER

- Focus op eindfase, 24-30 jaar en Internationaal Comfort
- Gericht op werkomgeving: onlosmakelijke verbinding met de Ommelanden
- Potentie voor 'Het Nieuwe Werken'
- Woonwerk-eenheden
- Voorzieningen voor Ommelanden en omliggende buurten
- Hoge kwaliteit
- Gemeente is kaderstellend
- Gemeente faciliteert

## 4. KENNIS-CLUSTER

- Focus op Internationaal Comfort en Eindfase, 24-30 jaar
- Strukton maakt afspraken met potentiële investeerders
- Afname-garantie afspraken tussen ontwikkelaar en onderwijsinstelling/corporaties/beleggers
- Gemeente steunt en faciliteert deze afspraken
- Gefaseerde realisatie
- Parkeren op maaiveld, evt met dek
- Hoge interne service
- Hoge kwaliteit
- Gemeente faciliteert, Strukton is zeer actief

Afbeelding 3: Ontwikkelingsvisie Reitdiepzone.

In de ontwikkelingsvisie zijn clusters aangegeven die kansrijk zijn voor ontwikkeling. Stedenbouwkundige uitgangspunten bij alle locaties in de totale zone zijn dat:

- de ontwikkelingen naast elkaar plaatsvinden;
- elke fase in de tijd een eindbeeld moet kunnen zijn;
- de ontstaansgeschiedenis in de verkaveling afleesbaar blijft;
- elke locatie in beeld een duidelijk en architectonisch hoogwaardig adres krijgt aan de Friese straatweg als stedelijke route;
- de zone langs het Reitdiep een openbare kwaliteit krijgt;
- het parkeren (fiets en auto) op eigen terrein wordt opgelost;
- in het kader van de campagne Campus Groningen (vml. BouwJong!) liefst ondersteunende en openbare functies op begane grond worden toegevoegd.

Ten gevolge van het feit dat de stad het gebied op deze plek al lang heeft ingehaald is een verkleuring van het gebied naar wonen een gewenste ontwikkeling. Met een functionele ontwikkeling naar wonen kunnen de wijken Paddepoel en Vinkhuizen beter op elkaar betrokken worden. Zichtrelaties tussen de wijken onderling over de Reitdiepzone heen en er doorheen zijn van belang. Net als alle 60er jaren wijken is deze locatie uiterst gunstig gelegen. Vlakbij de binnenstad (fietsafstand) en tevens vlak bij de rand van de stad (het Ommeland is om de hoek). Bovendien kan de recreatieve betekenis van het Reitdiep als waterweg beter tot zijn recht komen. Op dit moment is het water vanaf deze zijde niet bereikbaar. Een openbare of semi-openbare route is op deze plek mogelijk en wenselijk. De ecologische betekenis van de verbinding tussen Binnenstad en Ommeland kan daarbij beter worden vormgegeven. Als openbare ruimte waarop de woningen kunnen worden georiënteerd is het Reitdiep van onschatbare waarde. Gezien de stedenbouwkundige betekenis en de schaal in en rondom het gebied is verdichting mogelijk en in hoogte noodzakelijk. Daarbij is het belangrijk de oorspronkelijke schaal en daarmee de identiteit van het gebied als uitgangspunt te nemen. De stedenbouwkundige invulling van het gebied doet recht aan de betekenis van de plek en draagt bij aan de afleesbaarheid



van de stad. Op de zichtlijn vanaf de bocht in de ringweg is een verbijzondering mogelijk.

### Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone:

Op 19 april 2017 heeft de gemeenteraad van Groningen de 'Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone' vastgesteld. Deze 'Update' biedt het kader voor planontwikkeling in de Reitdiepzone. Het bevat het voor de zone gewenste woningbouwbeleid; de ruimtelijke randvoorwaarden en de wijze waarop het gebied wordt ontwikkeld. Eén van de locaties die in de 'Update' is opgenomen is de locatie Friesestraatweg 209, waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld.

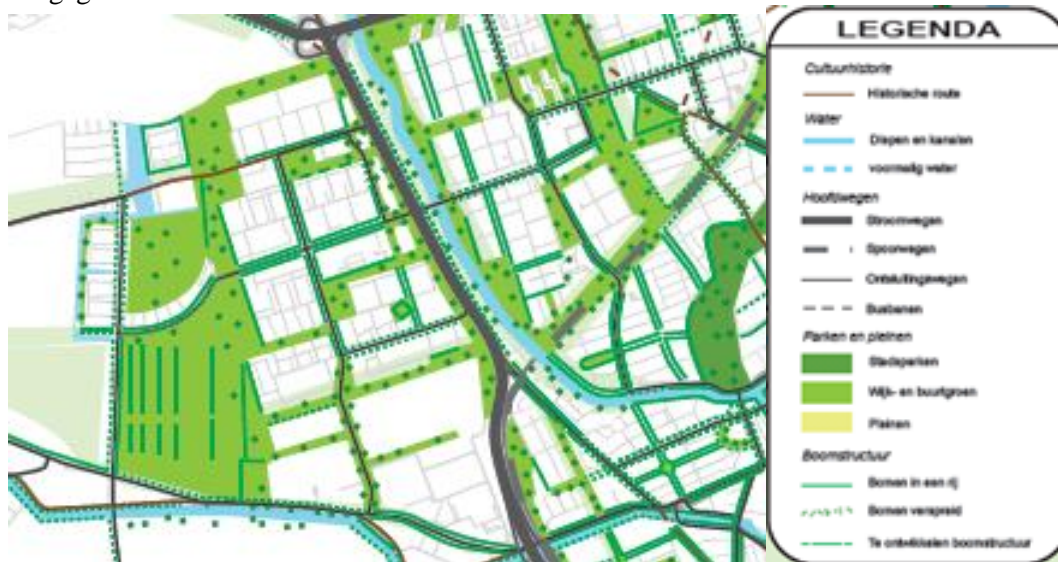
### Woningsplitsing

In 2014 is een nagenoeg gemeentebreed paraplubestemmingsplan opgesteld door de gemeente Groningen. Het paraplubestemmingsplan betreft een regeling om de mogelijkheid tot woningsplitsing van bestaande woningen uit te sluiten.

Met de invoering van het Bouwbesluit 2012 zijn de eisen die worden gesteld aan een zelfstandige woning veranderd. De maten zijn kleiner geworden en de eisen aan onder andere geluidswering en brandwerendheid van wanden zijn gewijzigd. Het gevolg hiervan is dat het makkelijker is geworden om bestaande woningen bouwkundig te splitsen in kleine 'appartementen'. Door de woningsplitsingen komen de doelstellingen van het gemeentelijk beleid om de zelfstandige woningvoorraad volkshuisvestelijk te beschermen en evenwichtig opgebouwde wijken te behouden, onder druk te staan. De gevolgen van woningsplitsing zijn aanleiding geweest om de mogelijkheden van het reguleren van woningsplitsingen te onderzoeken. De uitkomst hiervan is dat in het paraplubestemmingsplan een regeling is opgenomen om het splitsen van bestaande woningen niet toe te staan.

### Bomenstructuurvisie

In 2014 heeft de gemeente Groningen de Bomenstructuurvisie vastgesteld. Daarin is voor de gehele stad aangegeven welke hoofdbomenstructuur wenselijk is. Deze zou moeten worden gerealiseerd meeliftend op ontwikkelingen in de stad. De Friesestraatweg is in het bomenstructuurplan als laan aangegeven.



Afbeelding 4: Groen en waterstructuur

### Watervisie

In mei 2017 heeft de gemeente de Watervisie vastgesteld. Daarin worden voor varen, recreatie, openbare ruimte en wonen de ambities van de stad vastgelegd. Voor het Reitdiep is in de watervisie aangegeven:

- Reitdiep behouden als staande mast route;
- Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte langs het water;
- Reservelocatie voor realisatie enkele ligplaatsen voor wonen; op authentieke schepen en zonder

voorzieningen (bergingen, tuin, e.d.) op de oever.

De gemeenteraad heeft bij vaststelling (voltallig) een motie aangenomen waarin de raad vraagt om langs (ondermeer) de complete ontwikkelzone Reitdiep/Friesestraatweg de kansen voor wonen op het water te onderzoeken; en méér nieuwe ligplaatsen voor wonen op water te vinden. Deze opgave speelt ook ter hoogte van de Brivec-locatie. De uitkomsten van het onderzoek worden eind 2017 gepresenteerd aan de Raad.

### **Aanpak westelijke ringweg**

De eerste studie voor de ring west is uitgevoerd in 2001. Inzet is om de ring ongelijkvloers te maken en zo de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Vanaf eind 2016 werken provincie en gemeente samen aan een verkenning Aanpak Westelijke Ring Weg. Naast de verkeerskundige doelen zijn ook het verminderen van barrièrewerking en verbeteren van de omgevingskwaliteit ambities van het project. De verkenning levert begin 2018 meer helderheid over wenselijke en haalbare varianten. Deze worden nader uitgewerkt in een planstudie. De uitvoering is beoogd vanaf 2022.

Als gevolg van de aanpak ring west zal hoogstwaarschijnlijk de Friesestraatweg op andere locaties aansluiten op de ring en mogelijk een andere functie krijgen. Ook zullen er consequenties zijn voor geluid - de situatie zal naar verwachting gunstiger worden. Echter, de woonbestemming waarin dit bestemmingsplan voorziet, kan niet anticiperen op deze toekomst. Geluidsberekeningen e.a. gaan uit van de huidige situatie, de ontwikkelingen zijn immers nog onzeker.

### **Fietsbeleid**

In april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie 2015-2025 vastgesteld. Deze bevat ambities en uitvoeringsmaatregelen om het fietsnetwerk te versterken, het comfort en gebruik van de fiets te verbeteren en het fietsparkeren verbeterd op te lossen.

De Friesestraatweg is geen onderdeel van de hoofd fietsstructuur, maar wel van de secundaire fietsstructuur. De straat heeft niet alleen een ontsluitende functie voor het aangrenzende gebied. Het is samen met de Rembrandt van Rijnstraat en de Admiraal de Ruyterlaan een belangrijke route voor het fietsverkeer tussen het noordwesten en het zuiden van de stad. Het is de ambitie om comfort, continuïteit en veiligheid voor de fiets op de Friesestraatweg te borgen en verbeteren. Ook naar de toekomst toe.

### **Conclusie**

Vanuit de *Structuurvisie Groningen, Stad op Scherp (2009)* en vooral de *Woonvisie, Wonen in Stad (2015)* en de *Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone (2017)* is er een beleidsmatige grondslag voor de herstructurering van het oude bedrijventerrein naar een woongebied.

De structuurvisie geeft namelijk aan dat het wenselijk is woon- en leefomstandigheden voor bewoners te verbeteren. Door middel van dit planvoornemen, waarbij de huidige bebouwing wordt vervangen voor nieuwbouwwoningen, wordt er ingespeeld op deze ambitie.

Bovendien geeft de gemeente Groningen aan in de Woonvisie en de Visie Reitdiepzone dat de oude industriegebieden in de Reitdiepzone bij de Friesestraatweg deel uitmaken van een aantal gebieden die in de toekomst uit moeten groeien tot "waardevolle nieuwe stedelijke woongebieden". Het planvoornemen speelt daarbij in op de ambitie die de gemeente Groningen kenbaar heeft gemaakt in de Woonvisie, namelijk het realiseren van woningtypen voor een diverse doelgroep. Met dit plan wordt ingespeeld op de marktruimte van woningzoekenden die niet meer in aanmerking komen voor sociale huurwoningen, de particuliere verhuur te duur is en (nog) geen hypotheek kunnen krijgen.



## Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling

### 3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur

#### 3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

De te ontwikkelen locatie maakt deel uit van een langgerekt gebied dat ingesloten wordt door de Friesestraatweg en het Reitdiep. Lang voor de stad werd uitgelegd met de zogenaamde 60-er jaren stempelwijken was in deze zone wegens de economisch gunstige ligging tussen weg en water al bebouwing aanwezig met een tweezijdige oriëntatie tot gevolg. Tot de 30-er jaren ging het meeste vervoer voor het bedrijven-/industrieterrein over het water. Daarna nam het vervoer over de weg exponentieel toe. De eveneens gunstige ligging aan de Friesestraatweg als één van de oorspronkelijke radialen van de stad zorgde dan ook voor een langgerekt lint van voornamelijk industriële activiteiten en functies. In het plan van Uitbreiding 1932 van Berlage Schut kreeg deze zone, zoals alle gebieden die gelegen waren aan het water, de bestemming handel en industrie. Enkele oorspronkelijke boerderijtjes zijn in de huidige bebouwing van de zone als totaal nog herkenbaar. Ondertussen heeft de stad deze zone in de stad al lang ingehaald. De Friesestraatweg werd onderdeel van de ringweg rond Groningen. Deze ringweg werd naast de oorspronkelijke route gelegd waardoor de oude weg werd opgeknipt in twee voor autoverkeer doodlopende uiteinden. Daarnaast was uitbreiding ten gevolge van schaalvergroting of vernieuwing op deze plek nauwelijks meer mogelijk. Dit heeft in deze zone geleid tot een geleidelijke functieverandering en verkleuring, die deels zijn uiteindelijke beslag nog moet krijgen.

Een aantal, in stedenbouwkundige zin, monumentale en oorspronkelijke gebouwen binnen de Reitdiepzone (buiten het plangebied) is tot op de dag van vandaag gespaard gebleven en houden daarmee de geschiedenis van deze plek in de stad zichtbaar en afleesbaar. De verkaveling van het gebied is van oorsprong kleinschalig en staat haaks op de Friesestraatweg en Reitdiep. Dit heeft tot op de dag van vandaag gezorgd voor een zekere mate van afleesbaarheid en identiteit van de verschillende locaties onderling. Het is de intentie dat bij de inrichting van het plangebied voor zover mogelijk rekening wordt gehouden met herkenbare structuren.

#### 3.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur

De te ontwikkelen locatie aan de Friesestraatweg ligt in het midden van het langgerekte gebied dat ingesloten wordt door de ringweg N370 (Friesestraatweg) en het Reitdiep. Naast deze twee grenzen wordt de zuidelijke plangrens gevormd door het zuidelijker gelegen perceel. Iets zuidelijker hiervan bevindt zich de Pleiadenlaan. De noordzijde grenst aan het bestaande parkeerterrein behorende bij kantoren die daar noordelijker van staan. In noordelijke richting loopt het langgerekte gebied verder door tot aan de kruising van beiden met de Plataanlaan. De Plataanlaan maakt als ringweg eveneens onderdeel uit van de belangrijkste hoofdontsluitingen van de stad Groningen.

Door de positie van de te ontwikkelen locatie aan de ringweg is het plangebied aan te merken als onderdeel van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van de stad. Bovendien is de Pleiadenlaan, die doorloopt in de Siersteenlaan, een belangrijke as die de twee wijken Vinkhuizen en Paddepoel met elkaar verbindt.

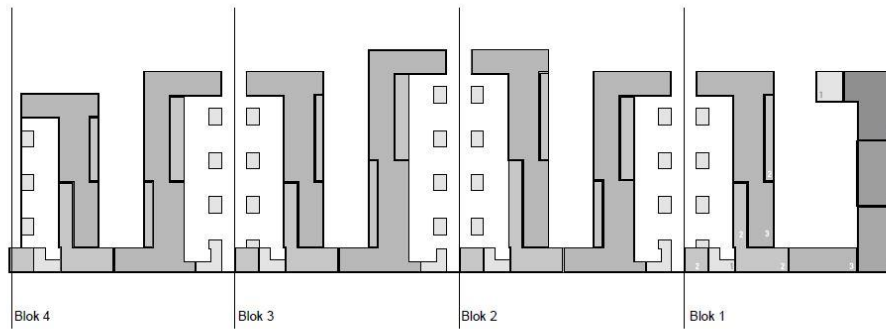
Ondanks het feit dat het Reitdiep geen rol meer speelt in het vervoer van goederen over water, blijft het een belangrijke vaarroute voor de stad Groningen. De functie van het water is veranderd van een handelsfunctie naar een recreatieve functie. Het Reitdiep is de recreatieve toegangsweg over water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

### 3.2 Wonen

Zoals in voorgaande paragraaf is aangegeven, wordt het plangebied getransformeerd van een bedrijven-/industrieterrein naar een stedelijk woongebied. Het huidige schetsontwerp gaat uit van bovenwoningen en woningen in hofjes. Afbeelding 7 geeft een voorbeeld hoe de verkaveling van het plangebied er in de toekomst uit kan komen te zien. Daarbij valt op dat om een beter akoestisch klimaat te creëren, tussen de westelijke woningen, aan de zijde van de Friesestraatweg, een geluidscherm ingepast is. Door de geluidscherm tussen de woningen te plaatsen, in plaats van aan de rand van de weg, ontstaat er een betere stedenbouwkundige uitstraling. In paragraaf 4.5.2 wordt nader op het akoestisch verhaal ingegaan.



Afbeelding 5: Layout beoogde inrichting.



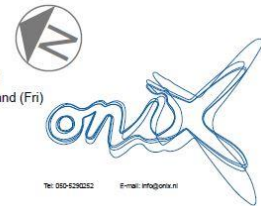
#### Overzicht bouwlagen

Project (code): Het Ommeland (Fri)  
Opdrachtgever: Brivec

Status : Definitief ontwerp  
Tekening: D0 - 00  
Oplekand: 22-11-2016  
Gewijzigd: 03-04-2017  
Schaal : 1:750

Ons: Bijkade: Hengsten 6, 9711 GA Groningen

Tel: 050-629232 E-mail: info@on.nl

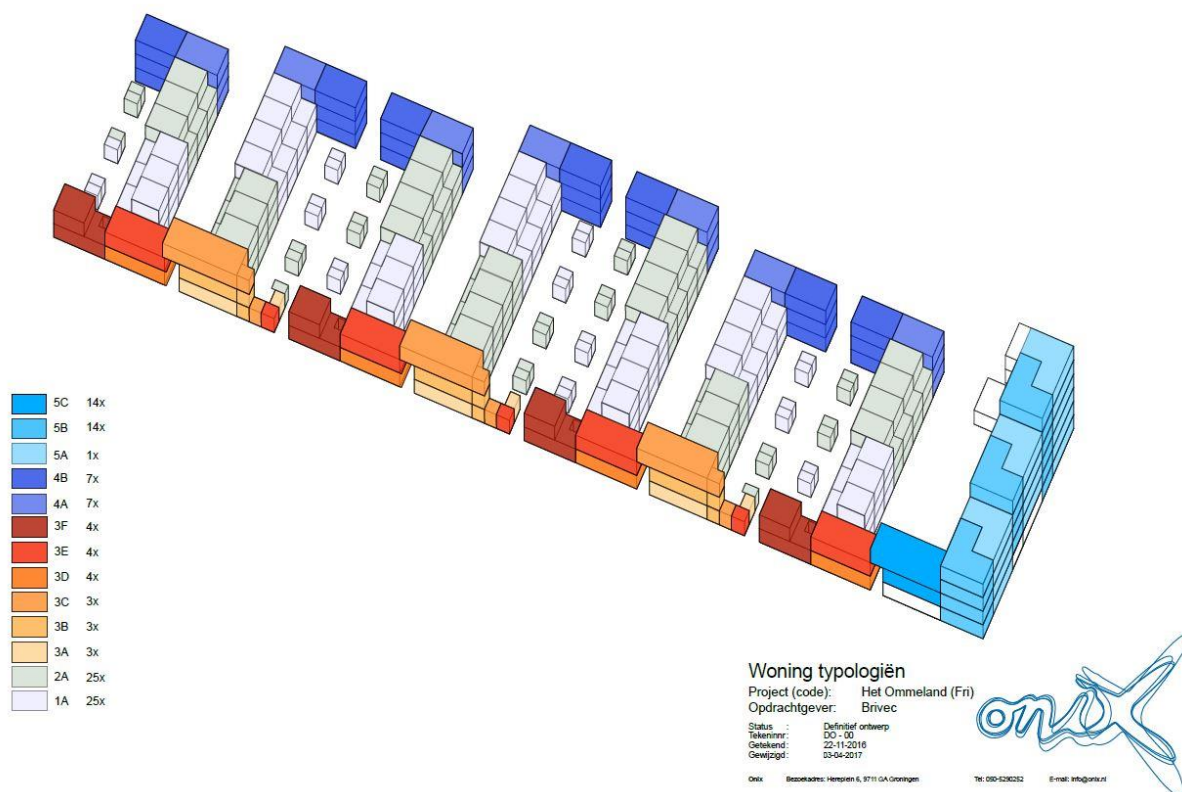


Afbeelding 6: Overzicht Blokhoogten woningen.

### Grondgebonden woningen in hoven

De voorgestelde inrichtingsschets gaat uit van de realisatie van diverse woonhofjes. Binnen het plangebied worden maximaal 150 woningen gebouwd. Dit zijn woningen die bedoeld zijn voor mensen die te veel verdienen om in aanmerking te komen voor sociale huurwoningen, waar de particuliere markt te duur is en door strenge eisen van de bank geen hypotheek kunnen krijgen voor een koop-/starterswoning.

De woningen staan haaks op de Friesestraatweg en het Reitdiep. De woningen worden gerealiseerd in 4 clusters. De voorgevels van de woningen staan richting elkaar en vormen op deze wijze 3 min of meer gelijke hoven. Een woonhofje bestaat enkel uit een voetpad en per woning een voortuin. Aan de achterzijde van de woningen bevinden zich de tuinen, waarop tevens ruimte gereserveerd is voor een parkeerplaats. Het meest zuidelijke bebouwingscluster bestaat in tegenstelling tot de andere hoven voor de helft uit een appartementengebouw. Tussen de woningen en het appartementengebouw is ruimte gereserveerd om te kunnen voorzien in de benodigde parkeervoorzieningen.



Afbeelding 7: Overzicht verschillende woningtypologieën.

De woningen aan de zijde van de Friesestraatweg krijgen een breder bebouwingsprofiel. De bebouwing samen met het geluidsschermb, schermt hierdoor de overige woningen af van de N370 qua zicht en geluid. Door deze bebouwingsprofiel ontstaan er rustige hofjes. Door de langgerekte bebouwing verminderd voor de overige woningen tevens de geluidbeleving van de N370. Aan de zijde van het Reitdiep wordt een open structuur aangehouden, waardoor vanuit de woningen een uitkijk ontstaat richting het water. Het Reitdiep is geen kaarsrechte watergang en kent een lichte glooiing. Die glooiing is in het ontwerp meegenomen door een paar woningen uit te laten springen ten opzichte van de andere woningen. Hiermee wordt de bestaande glooiing geaccentueerd.

### Appartementengebouw

Naast het realiseren van woningen in de hofjes, wordt tevens een appartementengebouw gerealiseerd aan de zuidzijde van het plangebied. Het appartementengebouw zet de tendens van de hoven voort, alleen loopt de bebouwingshoogte op in de richting van het Reitdiep tot maximaal 6 bouwlagen. Hierdoor vormt het appartementengebouw een herkenbaar begin van woningbouwgebied vanaf de Pleiadenlaan. De hoogte van het appartementengebouw loopt op trapsgewijs op van 3 naar 6 bouwlagen. Door de trapsgewijze benadering van het appartementengebouw oogt het vriendelijk in de nieuwe omgeving en komt hierdoor niet massaal over. De hoogte is daarnaast passend bij bestaande hoogbouw in de omgeving aan andere zijde van de Friesestraatweg.

### Ruimtelijke kwaliteit passend bij stedenbouwkundige hoofdstructuur

De langgerekte strook tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg is altijd al bebouwd en in gebruik geweest. Door de jaren heen is hier de meeste bedrijfsbebouwing gesloopt en is het gebied nagenoeg leeg komen te staan. Hier waren bedrijfsgebouwen toegestaan tot een hoogte van 15 meter. Tevens bood het bestemmingsplan ruimte tot het realiseren van bedrijfswoningen.

Voor de Reitdiepzone is beleid opgesteld waarmee de basis is gevormd om het gebied te transformeren van bedrijven-/industrieterrein naar een woonomgeving. Diverse projecten zijn de afgelopen jaren reeds gerealiseerd. Dit plangebied vormt het volgende puzzelstukje in het totale gewenste eindbeeld. Hiermee past het planvoornemen binnen de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Groningen voor dit gebied. Voor de Reitdiepzone zijn door de gemeente stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Het plan is hierop afgestemd.

Het gebruik van de hoven zorgt voor een strakke verkaveling. Aan de achterzijde is ruimte opgenomen voor bewoners om op eigen terrein op de parkeerplaats bij de achtertuin te parkeren.

De voorzijde van de woningen is bereikbaar via de voetgangerspassage tussen de versprongen hoekwoningen aan de kant van de Friesestraatweg. Deze passage zal naar verwachting het meest gebruikt worden door bezoekers van het gebied, aangezien de bewoners veelal zullen parkeren aan de achterzijde van de woningen en ook aan die zijde de woningen zullen betreden.

De woningen aan de Friesestraatwegzijde vormen deels een gesloten wand, met daarin een onderdoorgang naar het hofje. Aan de Reitdiepzijde is dit juist open gelaten. Hierdoor ontstaat er vanuit de hofjes met name een oriëntatie op het water. Door een klein deel meer in de richting van het Reitdiep te bouwen, gaat de bebouwing mee in de lichte glooiing van het Reitdiep.

### **3.3 Bedrijvigheid en voorzieningen**

De beoogde ontwikkeling betreft de ontwikkeling van een woongebied, waarbij geen bedrijven of voorzieningen zijn gepland. Voor de woningen geldt straks een standaard gebruiksregeling, zoals die verder ook in de rest van Groningen geldt. Dit betekent dat met een binnenplanse afwijking (omgevingsvergunning) de mogelijkheid bestaat om een beroep aan huis uit te oefenen of een bedrijf aan huis te hebben.

Voorzieningen en bedrijven in de directe omgeving van het plangebied staat verder omschreven in paragraaf 4.5.1.

### **3.4 Verkeer en parkeren**

#### **Ontsluiting autoverkeer**

De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten door de parallelweg Friesestraatweg die reeds langs de ringweg N370 ligt. Deze aanwezige infrastructuur kan de toename van het verkeer door de planontwikkeling aan. De parallelweg is immers geen doorgaande verbinding, waardoor de verkeersdruk zeer laag is. Daarnaast deed deze weg voorheen ook dienst voor de ontsluiting van de bedrijven die binnen het plangebied aanwezig waren. Het plangebied wordt ontsloten op de parallelweg. De parallelweg wordt op dit moment ontsloten op de ringweg nabij de aansluiting op de noordelijke ringweg.

#### **Parkeerbehoefte**

Het bouwplan moet voldoen aan de geldende parkeernormen die de gemeente hanteert. Deze zijn vastgelegd in de 'Beleidsregels Parkeernormen 2012', gewijzigd in januari 2016 en in werking getreden op 3 februari 2016. Op grond hiervan geldt voor appartementen een norm van 0,3 parkeerplaats per woning en voor grondgebonden woningen 1,3 tot 1,6 (afhankelijk van de ligging in de stad). Wijzigingen in het soort en aantal woningen hebben derhalve consequenties voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

In de planregels van dit bestemmingsplan is in artikel 9 onder de Algemene bouwregels vastgelegd dat een omgevingsvergunning pas wordt verleend als wordt aangetoond dat in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's.

#### **Fietsers en voetgangers**

Het plangebied is zowel fietsend als lopend bereikbaar vanuit noordelijke en zuidelijke richting via de Friesestraatweg. Voetgangers kunnen gebruikmaken van het voetpad in beide richtingen.

Naar het zuiden loopt de Friesestraatweg dood voor autoverkeer. Fietsers en voetgangers kunnen hier hun weg wel verder doorzetten. De voet- en fietspaden sluiten hier aan op het bestaande structuur onder het verkeersknooppunt N370-Pleiadenlaan-Siersteenlaan. Daarnaast is hier een aansluiting op het fietspad die over de Pleiadenbrug gaat. Het autoverkeer op de N370 is verder gescheiden van het langzaam verkeer. Het stallen van fietsen geschiedt bij de grondgebonden woningen op eigen terrein en bij de woonappartementen in een te realiseren berging of stallingsvoorziening.

### **3.5 Openbare ruimte**

#### **3.5.1 Groenstructuur**

Het huidige groenstructuur is vooral gesitueerd langs de randen van het plangebied en een enkele strook binnen het plangebied. Doordat er een compact woongebied wordt gecreëerd is er minimale plaats voor groen in de openbare ruimte. Binnen de hoven is de groenstructuur (bijna) volledig afhankelijk van de inrichting van de tuinen. Aan de achterzijde van de woningen geldt eenzelfde situatie. Het collectieve groen bevindt zich daarnaast op de daken van de woningen en de appartementen en dient onder andere als een natuurlijke opvangbuffer van regenwater op de platte daken.

Tussen de woningbouw en het Reitdiep wordt een robuuste groene zone gerealiseerd. De combinatie tussen groen en de beleving van het water maakt dit een meerwaarde voor het woongenot in het plangebied. Mogelijk kan hierbij aangesloten op toekomstige ontwikkelingen van naastgelegen locaties. Hierdoor wordt een integrale groenstructuur langs het Reitdiep mogelijk gemaakt. Langs het water voorziet het plan in een minimale afstand van 10 meter tot de waterlijn. Waterveiligheidseisen van het waterschap resulteren in een oever die ter plaatse van een harde kade minimaal 1,80 m + NAP hoog moet zijn en ter plaatse van een groene oever minimaal 2,20 m hoog. De uitwerking van de openbare ruimte langs de oever van het Reitdiep gebeurt in samenspraak tussen gemeente en ontwikkelaar.

Langs de Friesestraatweg voorziet het plan in de realisatie van laanbeplanting, tussen de parkeervakken, direct ten oosten van de Friesestraatweg. Daarmee wordt de ambitie uit het bomenstructuurplan gerealiseerd.

#### **3.5.2 Waterstructuur**

Het plangebied bevindt zich langs een belangrijke recreatieve vaarroute in Groningen en maakt onderdeel uit van de primaire waterstructuur van de stad. De toekomstige inrichting van het plangebied bestaat, net zoals dat voorheen was, in hoofdzaak uit verharding in de vorm van dakoppervlak en bestrating. In de openbare ruimte is geen mogelijkheid om oppervlaktewater te realiseren. Het terrein moet gaan afwateren in de richting van de Friesestraatweg. Onderzocht wordt hoe dat zoveel mogelijk zichtbaar en duurzaam kan.

## Hoofdstuk 4      Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

### 4.1      Duurzaamheid, energie en leefomgevingskwaliteit

De te realiseren woningen krijgen een groen karakter dat zich op verschillende niveaus in de wijk manifesteert.

Het individuele groen bevindt zich in de voor- en achter tuintjes van de woningen. De aanleg en het onderhoud van dit groen is uiteraard de verantwoordelijkheid van de woningeigenaren maar om richting te geven aan behoud en onderhoud van dit groen kunnen bijvoorbeeld collectieve onderhoudsafspraken worden gemaakt in de vorm van een daartoe op te richten vereniging van eigenaren.

Het collectieve groen bevindt zich langs het Reitdiep waar een robuuste groene oeverzone van ca 10 m breed gerealiseerd wordt. Vervolgens komt er tevens groen op op de daken van de woningen en de appartementen en dient dit groen onder andere als een natuurlijke opvangbuffer van regenwater op de platte daken. Het water zal langzamer 'wegzakken' naar het rioolstelsel waardoor een betere spreiding plaats vindt van regenwaterafvoer.

Verder heeft het goede isolerende eigenschappen in de zomer (koelte) en winter (warmte) en zal het op den duur in de nabije omgeving merkbaar zijn in de vorm van een meer gematigde luchtvochtigheid. Ook zal het door o.a. het leveren van nectar aanzienlijk bijdragen aan de biodiversiteit.

Het openbare groen tot slot takt aan op de eerder genoemde 'groenhofjes' en zorgt zo voor een natuurlijke inbedding van de woningen tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep. Hoe dit groen verder zal worden ingevuld is mede ook afhankelijk van de ambities en plannen van Gemeente Groningen om langs het Reitdiep een wandel- en/of fietsroute te realiseren.

Momenteel wordt onderzocht of de aanleg van een collectieve warmtevoorziening zoals bijvoorbeeld stadsverwarming 'Warmtestad' tijdig beschikbaar is. Afhankelijk hiervan kan worden gekozen voor toepassing van zonnepanelen op de daken.

De combinatie van zonnepanelen op groene daken is onderdeel van studie alsmede de vraag of dit nodig is in combinatie met stadsverwarming. De woningen en appartementen worden gebouwd volgende de laatste stand van de techniek en de laatste stand van de energieprestatie eisen.

### 4.2      Archeologie en cultuurhistorie

#### Beleidskader

In 1992 is door Nederland het 'verdrag van Valletta' ondertekend. Het verdrag is vertaald met een ingrijpende wijziging in de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten. Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeente gelegd. De bescherming van die waarden dient te worden opgenomen in bestemmingsplannen. Elk bestemmingsplan dient vanaf 1 september 2007 daarom een paragraaf archeologie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke archeologische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn. Daarnaast dient het bestemmingsplan regels te bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Die regels kunnen in enkele op archeologische gronden geselecteerde gebieden aan een omgevingsvergunning worden gehangen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor behoud van archeologisch erfgoed.



In juli 2016 treedt de Erfgoedwet in werking en vervangt daarmee de Monumentenwet 1988. In de Erfgoedwet worden zes wetten en regelingen gebundeld tot één wet op het gebied van cultureel erfgoed. Uiteindelijk worden onderdelen van de Monumentenwet 1988 die de fysieke leefomgeving betreffen, ondergebracht in de in 2018 in te voeren Omgevingswet. Vanaf het moment van invoering van de Erfgoedwet tot het moment van invoering van de Omgevingswet zijn deze onderdelen ondergebracht in een overgangsregeling (periode 2016-2018).

De Erfgoedwet, de erfgoedverordening van de gemeente en dit bestemmingsplan beschrijven vervolgens de procedure.

### **Friesestraatweg en Reitdiep**

In de strook tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep werd op enkele locaties gebouwd, vanwege de economische betekenis die het Reitdiep al enkele eeuwen bezat. De ouderdom van het Reitdiep zelf ligt hoger dan van de bebouwing die eraan ligt. Uit archeologisch onderzoek in de buurt van Zernike is gebleken dat de verbinding van het Reitdiep dichtbij de stad hoogstwaarschijnlijk al in de eerste helft van de 13de eeuw is gegraven. Op dat moment zal het nog niet meer dan een bevaarbare sloot zijn geweest. Het graven van deze verbinding had destijds bovendien het voordeel dat de afwatering van het gebied iets makkelijker gemaakt werd, zeker omdat de afwatering via de Drentse A 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 aanvoerrote van en naar de stad en er vestigde zich vanaf de zestiende eeuw dan ook enige bedrijvigheid aan het Reitdiep.

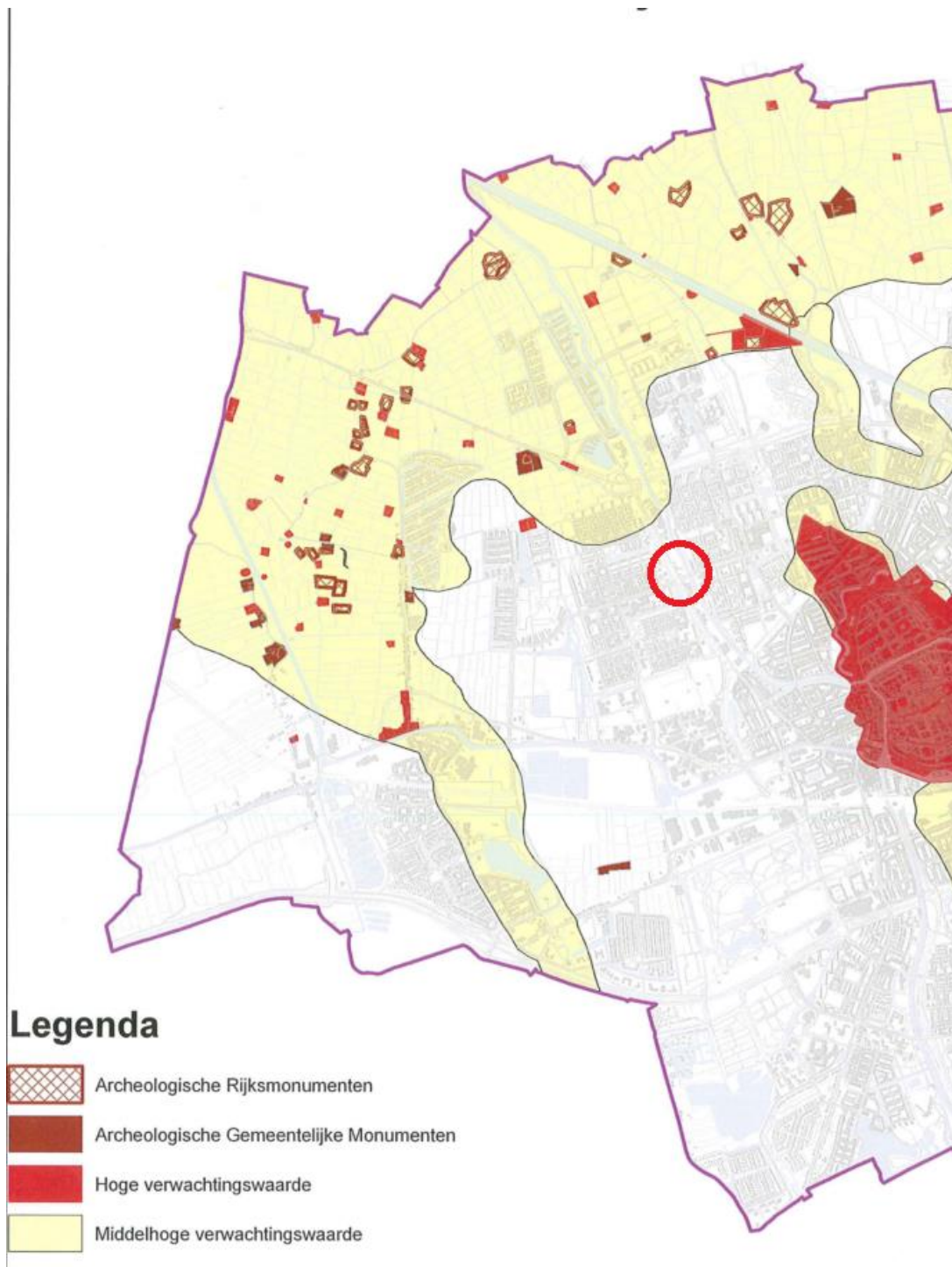
### **Eerste bebouwing plangebied**

De gemeente Groningen gebruikt voor het in kaart brengen van historische objecten en archeologische waarden, de Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK). Voor het plangebied is de eerste bebouwing bekend vanuit de kaart 'Kadastraal minuutplan 1821-1832', waarop rechthoekige bebouwing te zien op perceelnummer 74a. Het daaropvolgende, beschikbare kaartbeeld is 'Bonnebladen 1900-1916', waar drie bebouwingen te zien zijn. Op luchtfoto's uit 1967 is de huidige staat van het plangebied al beter terug te vinden en is de bebouwing aan de Friesestraatweg duidelijk te zien. De huidige bouwcontouren zijn niet veel veranderd ten opzichte van deze kaartbeelden uit 1967.



*Afbeelding 8: Eerste bebouwing van het plangebied, kaart Kadastraal minuutplan 1821-1832 (Bron: CWK Groningen).*

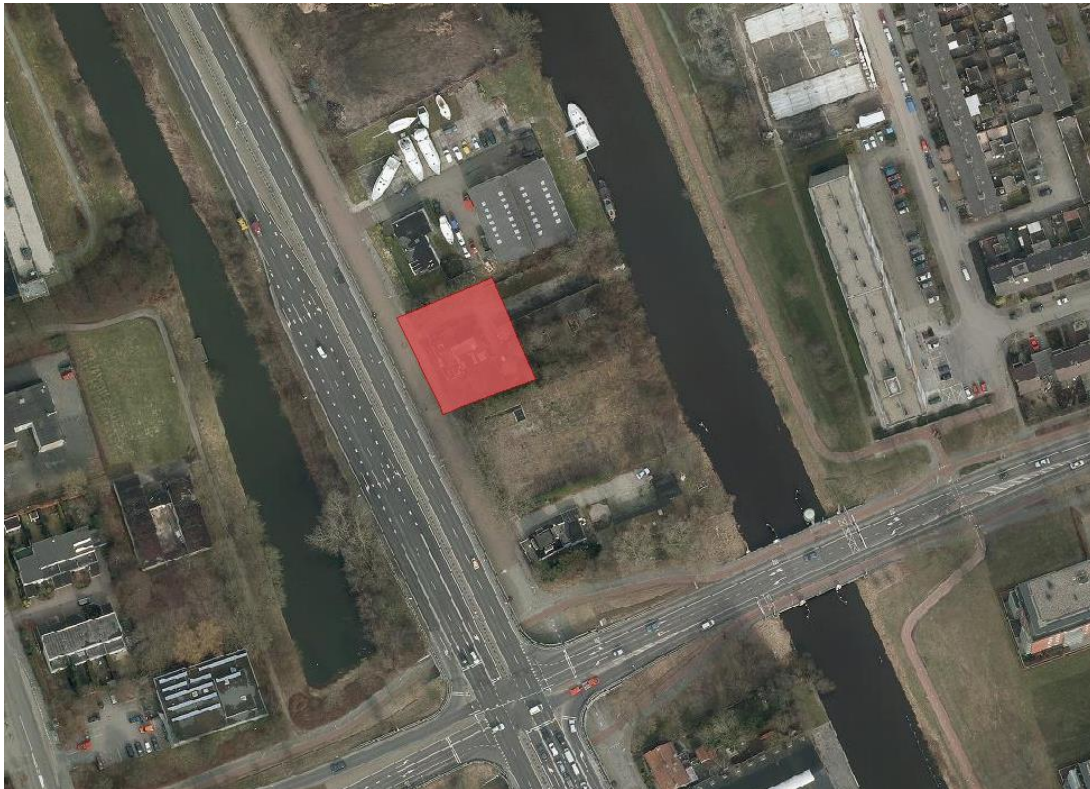




Afbeelding 9: Kaart erfgoedverordening gemeente Groningen 2009.

### Beleid in huidige plangebied

Vanuit de CWK is er een aandachtsgebied in het plangebied aanwezig voor archeologie. Het perceel van Friesestraatweg 207 is aangewezen als 'archeologisch perceel' (zie figuur 13).



*Afbeelding 10: Archeologisch perceel.*

### **Conclusie**

Het CWK laat duidelijk bebouwing zien in en rondom het plangebied vanaf 1832. Voor de gemeente Groningen is dit reden geweest om voor de allereerste bebouwing een beschermingslocatie toe te kennen aan het perceel Friesestraatweg 207. Het betreft een archeologisch perceel. Voor de bescherming van dit perceel wordt in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' opgenomen. Voorafgaand aan werkzaamheden binnen dit gebied moet eerst met archeologisch onderzoek nader worden bekeken of hier sprake is van archeologische resten.

Omdat het om een archeologisch perceel gaat, zal het terrein (deels) archeologisch onderzocht moeten worden voordat men kan gaan graven. Dat betekent dat de bestaande bebouwing gesloopt mag worden, echter tot op het huidige maaiveld. De rest behoort toe aan de archeologen.

Om te kunnen inschatten welke archeologische resten er precies te verwachten zijn, adviseert de gemeente Groningen een aantal grondboringen door een archeologisch bureau uit te laten voeren. Aan de hand van de resultaten daaruit kan worden besloten of verder onderzoek (in de vorm van proefsleuven of een opgraving) gewenst is.

Na een dergelijk onderzoek kan de locatie vrijgegeven worden om te bebouwen, dan wel kunnen aangepaste maatregelen worden genomen in het ontwerp van het plan om eventuele vondsten niet te verstoren.

In de rest van het plangebied geldt een lage verwachtingswaarde, waardoor hier geen maatregelen dienen te worden genomen.

## 4.3 Ecologie

### Wet natuurbescherming 2017

De Wet natuurbescherming (Wnb), die per 1 januari 2017 is ingegaan, vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. Deze nieuwe wet bestaat uit minder regels en is overzichtelijker dan de huidige 3 wetten. De uitvoering van de Wet natuurbescherming komt grotendeels in handen van de provincies. De Wnb is op te delen in drie delen:

- bescherming van gebieden;
- bescherming van soorten;
- bescherming van houtopstanden.

#### Gebieden

De Wnb richt zich uitsluitend op Natura 2000 gebieden. De Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In deze gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om zo de biodiversiteit te behouden. Invloeden op deze gebieden mogen de instandhouding hiervan niet in gevaar brengen.

#### Soorten

De Wnb maakt een verdeling in 3 verschillende beschermingsregimes, met ieder hun eigen verbodsbepalingen. De eerste twee categorieën zijn gebaseerd op de door de Europese Unie opgestelde Vogelrichtlijn (1979) en Habitatrichtlijn (1992). Het derde beschermingsregime, andere soorten, betreft soorten die niet op Europees niveau zijn beschermd, maar wel op landelijk niveau. Provinciaal mag bij de derde categorie een lokale afweging gemaakt worden of deze soort zwaarder of juist minder zwaar beschermd moet worden. Daarnaast geldt nog steeds ten alle tijde de algemene zorgplicht.

#### Houtopstanden

.De bomenstructuur wordt versterkt zoals de bomenstructuurvisie aangeeft. Bij de aanleg van groen zijn de civiel- en cultuurtechnische randvoorwaarden van kracht. Het uitgangspunt is dat er binnen het project een 1:1 compensatie plaats vindt wanneer er bomen/houtopstanden gekapt moeten worden. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moet de noodzaak worden aangetoond met een Bomen Effect Analyse. Hierbij zijn de bomenstructuur-/groenstructuurvisie, de APVG en de daarbij vastgestelde beleidsregels vellen van een houtopstand (2017) leidend.

#### *Natuurnetwerk Nederland*

Het Natuurnetwerk Nederland (NN), in de wet nog steeds genoemd als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), is het Nederlandse netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het NN bestaat uit:

- Bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 Nationale Parken;
- Gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd;
- Landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- Ruim 6 miljoen hectare grote wateren (meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en de Waddenzee);
- Alle Natura 2000-gebieden.

Vanaf 2014 zijn de provincies verantwoordelijk voor de begrenzing en ontwikkeling van dit natuurnetwerk. Het NN moet uiteindelijk samen met de natuurgebieden in andere Europese landen het aaneengesloten pan-Europees Ecologisch Netwerk (PEEN) vormen.

### **Stedelijke Ecologische Structuur**

#### *Beleidsachtergrond*

In het stedelijk gebied levert de natuur een belangrijke bijdrage aan het leefmilieu en aan de beleving door de mensen die er wonen, werken of studeren. In toenemende mate wordt daarom bij inrichting,



renovatie, onderhoud en beheer rekening gehouden met de noodzakelijke voorwaarden voor een goede natuurlijke ontwikkeling in het gebied.

De aanwezigheid van dieren en planten in de stad is bijvoorbeeld mogelijk dankzij water- en groenstructuren die onderling en met het landschap buiten de stad verbonden zijn, zoals het Reitdiep. Daarnaast biedt ook het stedelijke en stenige milieu specifieke kansen voor verschillende planten en dieren. Gevels, daken en een enkele boom kunnen waardevolle natuurfuncties dragen voor dieren of planten die daarvan afhankelijk zijn, zoals gierzwaluwen, vleermuizen en muurplanten.

De vastgestelde doelsoortennota's bieden voor inrichting en ontwikkeling de potentie en ambitie. Voor dit plan geldt de Doelsoortennota Stenige biotopen stedelijk gebied.

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, verbindingzones en ondersteunende gebieden. Als kerngebied wordt gezien een grotere oppervlakte aan natuurgebied, meestal met meerdere ecotopen en biotopen. Een verbindingzone is een gebied dat binnen de SES is aangewezen als route waarlangs diverse diersoorten van uit het buitengebied naar de kerngebieden en zich tussen kerngebieden kunnen verplaatsen.

#### *Toetsing plangebied*

De oostelijke oever van het Reitdiep is in de SES als ecologisch kerngebied weergegeven en ligt de ontwikkelambitie vooral in de groenzone tussen de Ring west en Vinkhuizen. Ter hoogte van het plangebied (Brivec-terrein) is aangegeven dat gezocht moet worden naar versterking van het groen en de potenties voor ecologie.

Het plangebied kenmerkt zich door een hoge mate van versterking met sterk antropogene invloeden. Dit komt door het voormalige gebruik van het gebied, namelijk als industrieterrein. Binnen het plangebied komen de volgende biotopen voor: gebouwen met platte daken en deels met kappen, verharde parkeerplaatsen en verhardingen voor buitenopslag en tot slot deels tuinen en verwilderd groen. De huidige natuurwaarden zijn hieraan gekoppeld, zoals dat in het flora en fauna onderzoek ook beschreven staat (zie onderstaand bij bescherming gebied en soort).



*Afbeelding 11: Uitsnede SES-kaart 2014 met te versterken ecologische locaties.*

### *Ontwikkelingsmogelijkheden*

Het stedelijk ecologisch beleid richt zich niet alleen op het behouden en versterken van ecologische waardevolle gebieden en het opheffen van knelpunten, maar ook op het stedelijke milieu in het algemeen. Ontwikkelingen moeten de SES-zone aan de oostkant zoveel mogelijk respecteren. Daarnaast staat het plangebied en omgeving op de SES-kaart 2014 aangemerkt als "te ontwikkelen/versterken SES-ondersteuning" en als "knelpunt in verbinding". Aan de overzijde van de Friesestraatweg ligt een "te ontwikkelen ecologisch gebied", waar zowel een groen- als waterverbinding ontwikkeld/versterkt zou kunnen worden.

Het plangebied moet daarmee in ecologisch opzicht duurzaam worden ingericht en aansluiten op omliggende SES-gebieden. Als knelpunten voor het Reitdiepgebied worden genoemd: oeverbeschoeiing, troebel water, slootbeheer en verruiging door afwijkend maaibeheer. Daarnaast zijn er diverse barrières, zoals de Pleiadenbrug.

Het uitgangspunt is conform het doelsoortenbeleid Stenige biotopen stedelijk gebied. Ecologisch duurzame inrichting wordt bereikt door:

- Het zoveel mogelijk handhaven en aanplanten van bomen en groen. Aansluiting op omliggende SES-gebieden is het uitgangspunt hoewel ecologische waarden op zichzelf ook nagestreefd moeten worden.
- Waar mogelijk dak- en gevelvegetaties toepassen met inheemse soorten; groene daken dragen in hoge mate bij aan een gezond stedelijk leefmilieu, aan vermindering van waterafvoer en lagere energiekosten.
- Indien zonnepanelen worden toegepast geven deze meer rendement wanneer zij in combinatie met vegetatiedaken worden toegepast.
- In dak- en gevelconstructies zoveel mogelijk faunavoorzieningen toepassen voor vogels (met name gierzwaluw en huismus) en enkele vleermuiskasten of het toegankelijk maken van spouwruimten.

### *Toepassing in het plangebied*

In lijn met het doelsoortenbeleid "Stenige biotopen stedelijk gebied" wordt gekeken naar de mogelijkheden om voorzieningen in de bebouwing aan te brengen voor vogels en vleermuizen. In ieder geval zullen om de vaste rust- en verblijfplaats van vleermuizen in het plangebied te behouden, nabij het bestaande verblijf 4 nieuwe verblijven worden gerealiseerd.

Bij de woningen worden groene daken toegepast. Het collectieve groen bevindt zich op de daken van de woningen en de appartementen en dient onder andere als een natuurlijke opvangbuffer van regenwater op de platte daken. Het water zal langzamer 'wegzakken' naar het rioolstelsel waardoor een betere spreiding plaats vindt van regenwaterafvoer. Verder heeft het goede isolerende eigenschappen in de zomer (koelte) en winter (warmte) en zal het op den duur in de nabije omgeving merkbaar zijn in de vorm van een meer gematigde luchtvochtigheid. De combinatie van zonnepanelen op groene daken is onderdeel van studie alsmede de vraag of dit nodig is in combinatie met stadsverwarming.

Een strook van 10-15 meter langs de oever van het Reitdiep blijft onbebouwd en wordt groen ingericht, zodat dit aansluit bij omliggende SES-gebieden. Het openbare groen tot slot takt aan op de eerder genoemde 'groenhofjes' en zorgt zo voor een natuurlijke inbedding van de woningen tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep. In de hoek Friesestraatweg/Pleiadenlaan zal op gronden van de gemeente Groningen een groengebied worden aangebracht dat een verbinding vormt tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg.

### **Bescherming van gebied en soort**

Om de effecten van het planvoornemen op flora en fauna in kaart te brengen, heeft Aeres Milieu B.V. een quickscan uitgevoerd. De quickscan is terug te vinden in Bijlage 1 Onderzoeken flora en fauna. Eveneens is in de bijlage het nader onderzoek naar vleermuizen en poelkickers opgenomen.

### *Gebiedsbescherming*

Het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland ligt op afstand van circa 950 meter van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Leekstermeergebied', welke tevens is aangewezen als Wetland, op circa 4 kilometer afstand van het plangebied. Natura 2000-gebied 'Zuidlaardermeergebied' ligt op circa 8 kilometer van het plangebied. Ook dit gebied is aangewezen als Wetland, naast de Natura 2000-aanwijzing. Tussen deze aangewezen NN- en Natura 2000-gebieden ligt een gedeelte bebouwde kom van de stad Groningen en de snelweg A7. Het is daarom niet te verwachten dat de plannen een negatief effect op de natuurwaarden in de bovengenoemde beschermde natuurgebieden zullen hebben. Omdat er geen negatieve effecten op het NN te verwachten zijn, zijn er op dit punt geen bezwaren vanuit het provinciaal natuurbeleid. Omdat er ook geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden of andere beschermde natuurgebieden zijn te verwachten, is er geen vergunning nodig op grond van de Natuurbeschermingswet.

### *Soortbescherming*

#### Vegetatie

Binnen het plangebied is geen beplanting aanwezig die in het kader van de Wet natuurbescherming beschermd zijn. Er zijn derhalve geen aanvullende maatregelen of onderzoeken noodzakelijk.

#### Vleermuizen

Ten behoeve van het planvoornemen voor (woning)bouwontwikkeling, is er een veldbezoek gedaan aan het plangebied om een inventarisatie te maken van de aanwezigheid van habitat voor beschermde dier- en plantensoorten. Tijdens de inventarisatie is vastgesteld dat er twee locaties aantrekkelijk zijn als vleermuisverblijf. Dit betreft de garageboxen achter Friesestraatweg nr. 207 en de schuur achter Friesestraatweg nr. 209. Omdat deze twee locaties mogelijk vleermuisverblijven bevatten, heeft er, conform het vleermuizenprotocol, een aanvullend vleermuizenonderzoek plaatsgevonden.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat sprake is van een zomerverblijf van de gewone dwergvleermuis in het dak van de schuur en het huis op nummer 207. Deze locatie wordt ook gebruikt als paarverblijf.

### *Aangepaste werkwijze bij de sloop*

Om het doden of verwonden van vleermuizen te voorkomen, moet er bij de sloop een aangepaste werkwijze worden gehanteerd. In de periode 15 april tot 7 oktober (actieve periode van de gewone dwergvleermuis) moeten de oorspronkelijke verblijfplaatsen ongeschikt gemaakt worden om te voorkomen dat de verblijfplaatsen tijdens de werkzaamheden bewoond zijn.

Invliegopeningen kunnen onder begeleiding van een vleermuisdeskundige overdadig worden aangelicht of beschenen worden met bijvoorbeeld bouwlampen. Deze verlichting kan pas aangezet worden als er zekerheid is dat de aanwezige vleermuizen vertrokken zijn en de dieren mogen nog niet teruggekeerd zijn. De na-nacht, zo rond twee uur voor zonsopkomst is dan waarschijnlijk het meest veilige moment om de verlichting aan te zetten. Vleermuizen zullen onder minder gunstige weersomstandigheden en in het najaar eerder naar hun verblijfplaats terugkeren. Indien de sloop in de periode 15 oktober 2017 t/m 14 april 2018 plaatsvindt, dan dient de schijnwerper vanaf 7 oktober 2017 tot aan de start van de werkzaamheden te worden aangezet.

In plaats van het plaatsen van bouwlampen kan er in de periode 15 april tot 7 oktober ook een tochtstroom worden gerealiseerd, door het verwijderen van de betimmering onder het platte dak en het verwijderen van enkele dakpannen op de woning. Dit dient ook weer onder begeleiding van een vleermuisdeskundige te worden uitgevoerd.

### *Mitigerende maatregelen*

Om de vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied te behouden, dienen nabij het bestaande verblijf 4 nieuwe verblijven te worden gerealiseerd onder begeleiding van een vleermuisdeskundige. Dit aantal is het viervoud van het aantal gevonden verblijven, conform de Soortenstandaard Gewone dwergvleermuis.

Omdat er rond het plangebied voldoende woningen met open stootvoegen en overstekende gevelpannen zijn die behouden blijven, zijn er tijdens de sloop en nieuwbouw voldoende alternatieve

verblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis. Toch kan in het kader van het realiseren van een ecologische plus overwogen worden om tijdelijke voorzieningen aan te brengen.

### Conclusie

De opgaande vegetatie langs de Friesestraatweg fungeert mogelijk als vaste vliegroute voor verschillende soorten vleermuizen. Echter is er in de zin van de Wet natuurbescherming geen sprake van een vaste rust- en verblijfplaats, aangezien de laanbomen aan de westzijde van de Friesestraatweg deze functie eveneens kunnen vervullen.

In het kader van de Wet natuurbescherming zal een ontheffing worden aangevraagd voor de sloop van de woning waarin de verblijfplaats voor vleermuizen aanwezig is. In het kader van deze ontheffing zal een ecologische plus worden gerealiseerd door het realiseren van permanente verblijfplaatsen voor de vleermuizen, maar daarnaast ook voor vogels, zoals gierzwaluwen en huismussen.

### Vogels

Er zijn geen (oude) vogelnesten aangetroffen onder de onderste rijen dakpannen op de woningen. Huismusnesten en gierzwaluwnesten zijn dus zeker afwezig in het plangebied. Ook zijn uilennesten, torenvalkennesten of andere roofvogelnesten afwezig. Wel is het mogelijk dat er tijdens het broedseizoen nesten van algemene vogels in de opgaande vegetatie in het plangebied aanwezig zijn. Door de eventueel te verwijderen opgaande vegetaties buiten het broedseizoen (15 maart-15 juli) te verwijderen, wordt schade aan vogelnesten, eieren of jonge vogels voorkomen. Indien deze handelwijze wordt gevolgd, is er geen ontheffing nodig op de Wet natuurbescherming ten aanzien van vogels.

### Steenmarters

De beschreven openingen in de gebouwen zijn vrijwel alle te klein om steenmarters toegang tot de gebouwen te geven; alleen de opening in de schuur achter huisnummer 209 is daartoe groot genoeg, maar in deze schuur werden geen steenmarteruitwerpselen aangetroffen. Steenmarterverblijven zijn dus afwezig in het plangebied.

### Amfibieën en reptielen

In de achtertuin van de woning op Friesestraatweg 207 zijn twee tuinvijvers aanwezig van circa 3 m<sup>2</sup>. Hierin is een poelkikker aangetroffen, een soort die streng beschermd is. Het betreft in dit geval een kunstvijver, waardoor het zeer de vraag is of deze ook als voortplantingswater voor deze soort fungeert: eerder lijkt hier sprake te zijn van een tijdelijk/sporadisch gebruik. Het blijft wel mogelijk dat het als voortplantingswater dient, aangezien in beide vijvers geen vis voorkomt. Voor het dempen van de vijver dient aanvullend onderzoek plaats te vinden in de periode 15 mei - 15 juli, aangezien dit water mogelijk dient als voortplantingswater.

Tijdens de steeknetbemonstering (8 juli 2016) stonden beide vijvers in het plangebied droog. Het is daarom uitgesloten dat er een voortplantingswater van de poelkikker aanwezig is in het plangebied. De vijvers kunnen daarom zonder verdere beperkingen worden gedempt.

### Overige soorten

Ook andere strenger beschermde dier- of plantensoorten zijn niet te verwachten. Er is een vrijstelling op grond van 'AMvB artikel 75' van de Flora- en Faunawet (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2005) voor het vernietigen van holen, etc. en verstoren van beschermde zoogdieren van de categorie 'algemene soorten' voor ruimtelijke ingrepen. Hierdoor is geen ontheffing benodigd. Verder geldt de in de Flora- en Faunawet genoemde 'algemene zorgplicht' van toepassing op de beschermde soorten uit de categorie 'algemene soorten'. Beschermde diersoorten, en dus ook die van de categorie 'algemene soorten', die tijdens het slopen van de gebouwen en het vergraven van grond worden aangetroffen, moeten direct worden gevangen en in het aangrenzende gebied worden vrijgelaten.

## **Conclusie**

Ten behoeve van de woningontwikkeling zijn geen maatregelen of nadere onderzoeken noodzakelijk ten aanzien van gebiedsbescherming. Binnen het plangebied is tijdens veldinspectie geen beschermde flora aangetroffen. Wel zijn tijdens de veldonderzoeken (sporen van) beschermde diersoorten aangetroffen, namelijk vleermuizen en de poelkikker. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd.

Binnen het plangebied blijkt sprake te zijn van een vaste rust- en verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis. De locatie wordt ook gebruikt als paarverblijf. Door het toepassen van een aangepaste werkwijze bij sloop en voorts mitigerende maatregelen wordt het doden of verwonden van vleermuizen voorkomen en zijn na ontwikkeling van het plangebied 4 nieuwe verblijven aanwezig. Door het realiseren van nieuwe verblijfplaatsen voor vogels, zoals huismussen en gierzwaluwen wordt een ecologische plus gerealiseerd. Voor het slopen van de betreffende woning wordt een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

De poelkikker is tijdens het aanvullend onderzoek niet meer waargenomen. Beide vijvers stonden droog waardoor geen sprake kan zijn van voortplantingswater. De vijvers kunnen worden gedempt zonder verdere beperkingen.

## **4.4 Water**

### **Beleidskader**

Het waterbeleid in Nederland wordt van Europees niveau vertaald via rijks-, provinciaal en waterschapsbeleid, naar gemeentelijk beleid om samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Dit resulteert in de verplichting een watertoets uit te laten voeren. De voorschriften zijn vastgelegd in onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water en zijn verder geïmplementeerd in het Rijksbeleid om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Door de Nota Ruimte krijgt met name het waterbeleid een wezenlijk andere oriëntatie: van reageren naar anticiperen. De laatste jaren dient in ruimtelijke plannen steeds meer aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten.

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 Waterbeheerprogramma 2016- 2021 en in de Notitie Water en Ruimte 2013. 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. 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.



Om de doelen en belangen te kunnen behouden beschikt het Waterschap Noorderzijlvest over een verordening: de Keur. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen.

De waterbeheerders werken daarom integraal samen met gemeenten, die het beheer over de ruimtelijke ordening en van de openbare ruimte hebben. Het waterbeleid van de gemeente Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk', het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijke wateropgaven van het waterschap Noorderzijlvest en Hunze en Aa's. Het beleid is vertaald in de ambities voor de gemeente Groningen.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen op een evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.

### **Onderzoek**

Door Aeres is een waterparagraaf opgesteld. De gehele waterparagraaf is terug te vinden als Bijlage 2 Waterparagraaf. Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen, gegevens en conclusies kort weergegeven.

#### *Grondwater*

Het plangebied ligt op circa 0-0,5 meter +NAP. Binnen het plangebied zijn lichte hoogteverschillen aanwezig. Door de ligging in het bebouwd gebied zijn geen grondwatertrappen te onderscheiden van het plangebied. Uit gegevens van het Waterschap Noorderzijlvest blijkt dat de onderzoekslocatie gelegen is in het peil beheerst gebied van de Electraboezem (3e schil). Het peil wordt op een hoogte van circa 0,93 m -NAP gehouden. Hierdoor is het grondwater binnen het plangebied op circa 1 meter beneden het maaiveld te verwachten.

De locatie is gelegen binnen een gebied met ondiep storende lagen. Deze lagen, die vaak uit klei of leem bestaan, zorgen ervoor dat hemelwater moeilijk in de grond kan infiltreren. Hierdoor kan wateroverlast ontstaan bij hevige neerslag. Deze locaties zijn zonder aanvullende maatregelen ongeschikt voor bijvoorbeeld woningbouw. Infiltratie is niet mogelijk binnen het plangebied.

#### *Oppervlaktewater*

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Direct ten oosten van het plangebied is de Reitdiep gelegen. Dit boezemwater is gelegen in het gebied van Waterschap Hunze en Aa's en maakt onderdeel uit van de Eemskanaal-Dollardboezem. De rivier heeft een vast peil van +0,53 m NAP. De Reitdiep heeft een belangrijke aanvoerfunctie van water voor Oost-Groningen en Oost-Drenthe. In dit boezemwater moet rekening mee gehouden worden dat de waterstand incidenteel (T=100) kan oplopen tot +1,5 m NAP. De oevers van de Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. De kerende hoogte bedraagt bij het plangebied circa 1,9 m-2,0 m +NAP. Rondom deze regionale kering is een veiligheids- en beschermingszone aanwezig. Deze beschermingszone geldt tot 4 meter buiten het centrale deel van de waterkering (12 meter vanaf de Reitdiep). Het Waterschap is bezig met het aanpassen van deze waterkering. In overleg tussen de ontwikkelaar en het Waterschap wordt in samenhang bekeken welke maat waterkering rekening gehouden moet worden in dit plan.

Aan de overzijde van de Friesestraatweg is de Vinkhuizergraft aanwezig. Deze watert af op het Hoendiep, dat onderdeel uitmaakt van de 3e schil van de Electraboezem met een streefpeil van -0,93 m NAP

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet nadrukkelijk met keringen rekening worden gehouden. In de regels en op de verbeelding wordt daarvoor de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" opgenomen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone is een omgevingsvergunning nodig.

### *Afvalwater*

De bestaande gebouwen zijn aangesloten op het gemeentelijk gemengd rioolstelsel. Door middel van rioleringsbuizen en tussenliggende kleine rioolgemalen wordt het afvalwater naar het hoofdrioolgemaal getransporteerd. Deze pompt al het afvalwater uit de stad Groningen via een acht kilometer lange persleiding naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Garmerwolde.

Bij de realisatie van de nieuwbouw moet een gescheiden rioolsysteem aangelegd worden, waarbij regenwater gescheiden wordt van het afvalwater. Het huishoudelijk afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken wordt aangesloten op een aan te leggen DWA-stelsel. Het nieuwe vuilwaterriool kan op het bestaande gemengde stelsel in de Friesestraatweg worden aangesloten.

Of aansluiting op het bestaande stelsel mogelijk is in relatie tot de capaciteit moet uitgezocht worden door de gemeente Groningen. Dit zal ook afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige inrichting.

### *Hemelwater*

Het dakwater en het overige regenwater dient in principe geloosd te worden op het oppervlaktewater. Gelet op de waterstand van het Reitdiep is het niet wenselijk om hier direct op te lozen. Er wordt daarom in overleg met het Waterschap gezocht naar een andere oplossing voor het vasthouden en lozen van water. Hierbij wordt gedacht aan het realiseren van infiltratiekratten om overvloedig hemelwater tijdelijk in op te vangen. Daarnaast wordt de optie onderzocht om middels een gescheiden rioolsysteem het hemelwater af te laten vloeien naar de watergang aan de westzijde (overzijde van de Friesestraatweg). De oplossing is nog niet helemaal uitgekristalliseerd, maar de gesprekken zijn gaande. Ook eventuele drainagesystemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater.

Voor eventuele werken in het watersysteem dient wel de nodige melding/vergunning bij het betreffende waterschap aangevraagd te worden. Door aan de milieuhygiënische voorwaarden te voldaan, zal door de aanvoer van de afgekoppelde neerslag de kwaliteit van het ontvangende waterstelsel niet verslechteren.

### *Toename verharding*

Door toename van verhard oppervlak stroomt regenwater, zonder extra maatregelen, sneller af richting oppervlaktewater, waardoor piekwaterstanden en -afvoeren toenemen. Dit kan leiden tot wateroverlast. Bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 750 m<sup>2</sup> binnen de bebouwde kom, is compensatie door aanleg van waterberging nodig. Voor plannen kleiner dan 10 hectare wordt uitgegaan van het extra te realiseren wateroppervlak van 10% van de toename in verharding.

Bij de keuze van het soort bergingsvoorziening hanteert het waterschap de trits: vasthouden-bergen-afvoeren. Hiervoor wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden door hergebruik of infiltratie;
- hemelwater bergen in open water (of droogvallende watergang);
- hemelwater bergen in kunstmatige bergingsvoorzieningen (wadi, bassins, kratten, kelders).

Binnen het plangebied is door de beoogde ontwikkeling sprake van een toename in verharding van circa 2.000 m<sup>2</sup>. De berekening hiervoor staat in hoofdstuk 3 van Bijlage 2 Waterparagraaf.

### *Vaarwegbeheer Reitdiep*

Het Reitdiep heeft ter plaatse een (beperkte) betekenis voor de beroepsvaart (CEMT klasse III vaarweg, circa 100 passages per jaar) en is verder een zeer belangrijke vaarweg voor de recreatievaart binnen de provincie Groningen (6.000 - 10.000 passages per jaar).

Op basis van de Richtlijnen vaarwegen 2011 (RVW 2011) moet er een bebouwingsvrije zone worden aangehouden. Daarbij gaat het om 10 meter voor een recht vaarwegvak en een buitenbocht, wanneer het gaat om een binnenbocht gaat het om een bebouwingsvrije zone van 20 meter.

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een recht vaarwegvak. Binnen het plangebied wordt rekening gehouden met een bebouwingsvrije zone van 10 meter.

### *Zone langs het Reitdiep*

In het plan wordt zoals eerder aangegeven een bebouwingsvrije zone aangehouden van 10 meter. Waterveiligheidseisen van het waterschap resulteren daarnaast in een oever die ter plaatse van een harde kade minimaal 1,80 m + NAP hoog moet zijn en ter plaatse van een groene oever minimaal 2,20 m hoog. De uitwerking van de openbare ruimte langs de oever van het Reitdiep gebeurt in samenspraak tussen gemeente en ontwikkelaar.

Bij het vaststellen van de Watervisie in mei 2017 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin de raad vraagt om langs (ondermeer) de complete ontwikkelzone Reitdiep/Friesestraatweg de kansen voor wonen op het water te onderzoeken; en méér nieuwe ligplaatsen voor wonen op water te vinden. Deze opgave speelt ook ter hoogte van de Brivec locatie. De uitkomsten van het onderzoek worden eind 2017 gepresenteerd aan de Raad.

### **Conclusie**

Uit het bovenstaande blijkt dat realisatie van het project, voor de water gerelateerde aspecten, enkele aandachtspunten oplevert. In aansluiting op het landelijk beleid hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het “schone” hemelwater.

Ter plaatse van de onderzoekslocatie is geen grondwateroverlast te verwachten. Voor de nieuwe panden is een bouwpeil van minimaal 0,1 m +NAP geadviseerd zoals bij de bestaande bebouwing. Hierdoor wordt aan de drooglegging voldaan.

Geadviseerd is om hydrologisch neutraal te ontwikkelen. Afkoppelen van neerslag is goed te realiseren bij een nieuwbouwproject. Bij de realisatie van de nieuwbouw moet een gescheiden rioolsysteem aangelegd worden. Hergebruik van hemelwater kan overwogen worden. Of aansluiting op het bestaande rioolstelsel zonder aanpassingen mogelijk is in relatie tot de capaciteit moet uitgezocht worden door de gemeente Groningen. Dit zal ook afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige inrichting.

Het dakwater en het overige regenwater dient in principe geloosd te worden op het oppervlaktewater. Overleg is hierover nog gaande, waarbij gekeken wordt naar opvang in infiltratiekratten of via een gescheiden riool naar de watergang aan de andere zijde van de Friesestraatweg. Lozing op het Reitdiep is daarbij geen optie. Ook eventuele drainagesystemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater. Gezien de hoogteligging van het perceel is dit een aandachtspunt. Indien dit niet realistisch is, dient mogelijk elders hemelwaterberging en afvoer gerealiseerd te worden. Daar waar bebouwing rechtstreeks aan oppervlaktewater grenst, zou rechtstreeks afgevoerd kunnen worden op oppervlaktewater.

Direct ten oosten van het plangebied is de Reitdiep gelegen. De oevers van het Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie. Rondom deze regionale kering is een veiligheids- en beschermingszone aanwezig. Deze beschermingszone geldt tot 4 meter buiten het centrale deel van de waterkering (12 meter vanaf de kade van de Reitdiep).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient met deze kering rekening gehouden te worden. Bij nieuwe bestemmingsplannen dient deze zone te worden opgenomen (met een dubbelbestemming) op de verbeelding en in de regels. Voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone is een Watervergunning nodig.

## **4.5 Milieu**

### **4.5.1 Bedrijven(terreinen)**

#### **Beleidskader**

De Wet milieubeheer zorgt ervoor dat milieuoverlast in woongebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Alle voorzieningen en bedrijven die overlast veroorzaken moeten daarom een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer.

In "Bedrijven en Milieuzonering" van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) is een indicatieve richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten opgenomen. Alle bedrijven die in de buurt van de planlocaties liggen worden aan de hand van een milieucategorie verbonden met een maximale hinderafstand. In deze paragraaf wordt getoetst of de voorgenomen functie past binnen het plangebied met inachtneming van eventuele milieubelastende functies in de directe omgeving.

De benodigde afstand tussen bedrijven en woonbuurten is afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf en de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere eisen dan voor drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijk gebieden.

### **Toetsing**

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

Een deel van de bedrijfsbestemming wordt met dit bestemmingsplan langs de Friesestraatweg omgezet naar een woonbestemming. Ten noorden en ten zuiden van het plangebied blijft een bedrijfsbestemming behouden. Hier zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieucategorie 2.

Uit ervaring blijkt dat bedrijven uit milieucategorie 2 goed samen gaan met een woonomgeving. Daarnaast bevindt zich nog voldoende ruimte (meer dan 30 meter) tussen de woningen en de bedrijven, waardoor bedrijven niet in de bedrijfsvoering worden beperkt en de toekomstige bewoners hier geen overlast van zullen ondervinden.

### **Conclusie**

Nabijgelegen bedrijven vormen geen beperking voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied. Aanvullende maatregelen of onderzoek zijn niet noodzakelijk.

## **4.5.2 Geluid**

### **Inleiding**

Geluidhinder is één van de belangrijkste factoren die meebepalend is voor de kwaliteit van ons leefmilieu. Geluidhinder wordt door diverse bronnen veroorzaakt, zoals industrie en (spoor)verkeer.

Voor het plangebied Het Ommeland tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep is vanuit de Visie Reitdiepzone een herontwikkeling van industrie naar wonen wenselijk. Gezien de ligging aan de Westelijk Ringweg is het aspect wegverkeerslawaaai een belangrijk aandachtspunt. Uit de onderstaande uitsnede van de geluidkaart van de gemeente Groningen blijkt dat de huidige geluidcontouren op de locatie hoger zijn dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Het is op deze locatie niet mogelijk om een woningbouwplan te ontwikkelen zonder het nemen van maatregelen en/of het verlenen van hogere ontheffingswaarden.



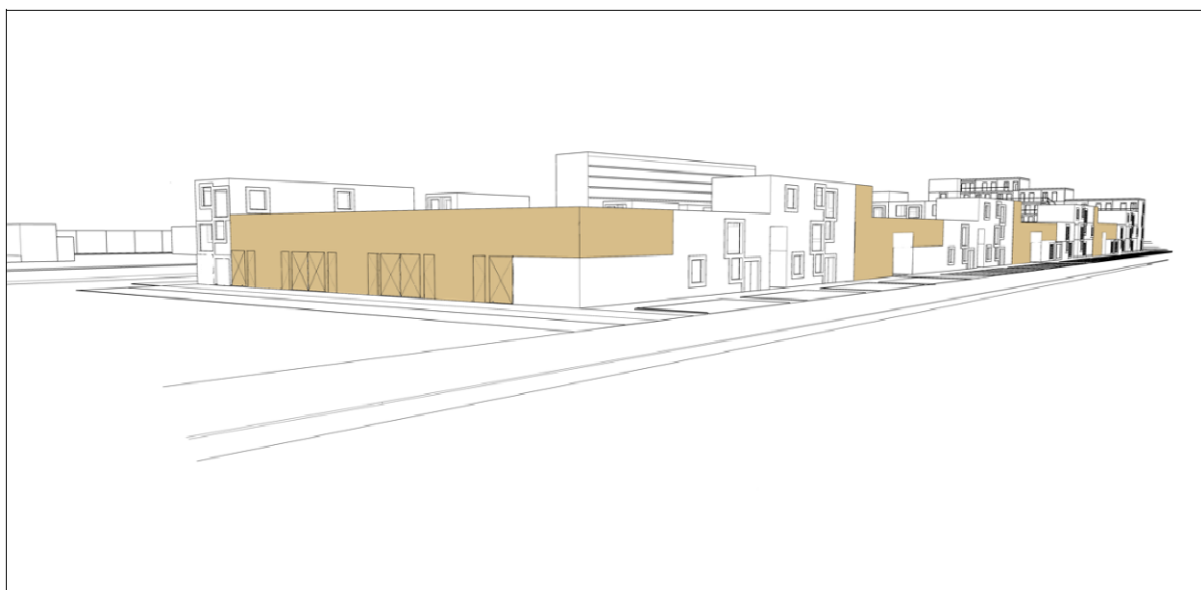
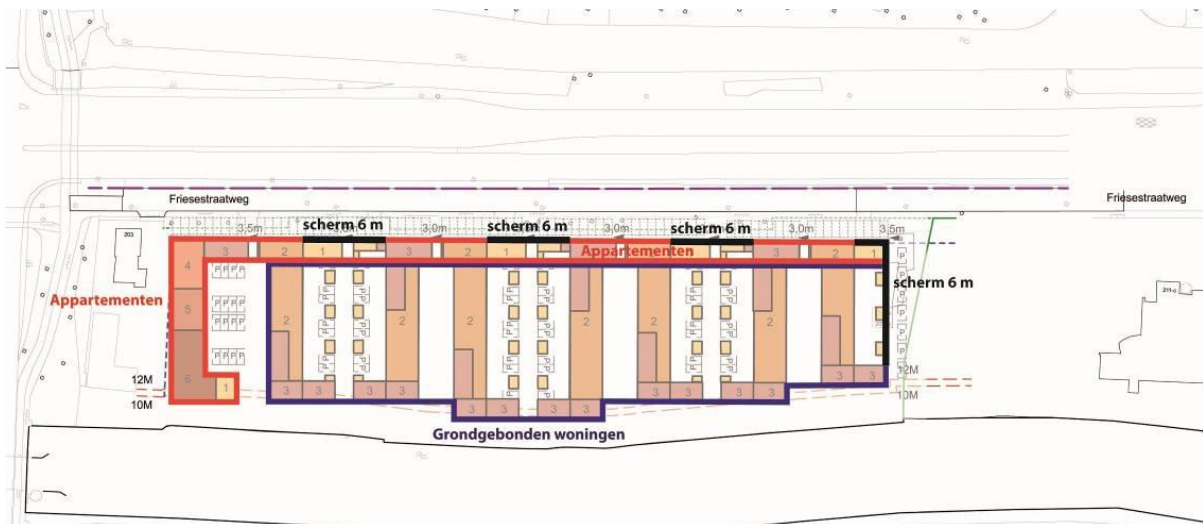
Afbeelding 12: Uitsnede geluidkaart, gemeente Groningen.

Op de locatie Friesestraatweg – Het Ommeland wordt daarom gestreefd naar een woningbouwontwikkeling die voldoet aan de wettelijke kaders op het gebied van wegverkeerslawaai, waarbij een acceptabel woon- en leefklimaat wordt geboden.

## Het Ommeland: afschermdende bebouwing langs Friesestraatweg / Pleiadenlaan met geluidluwere woonhoven aan binnenzijde

Omdat uiteraard bekend was dat de locatie een hoge geluidbelasting ondervindt, is in het stedenbouwkundig plan geprobeerd hier zoveel mogelijk rekening mee te houden. Voor de grondgebonden woningen is gekozen voor een ruimtelijke oplossing waarbij sprake is van afschermdende bebouwing in de vorm van appartementen langs de Friesestraatweg en Pleiadenlaan. Deze bebouwing 'op de koppen' van de grondgebonden woningen, betreft appartementen, die daardoor het geluid afschermen, zodat er aan de binnenzijde van het plan geluidluwere woonhoven met grondgebonden woningen ontstaan. De afschermdende bebouwing langs de Friesestraatweg bestaat uit verschillende woongebouwen van één tot drie bouwlagen. Daar waar slechts een of twee bouwlagen 'op de koppen' zijn, worden deze aangevuld met schermen op/tussen de gebouwen tot een hoogte van 6 meter. In de schermen zijn poorten van 3 m hoog aangebracht om de achterliggende parkeerhoven te ontsluiten. Aan de noordzijde van het plan is voorzien in een scherm van 6 meter hoog. Dit scherm bevat ook poorten ten behoeve van de ontsluiting van de woningen, maar deze worden in principe altijd gesloten.

Langs de Pleiadenlaan komt een aaneengesloten appartementengebouw van 4 tot 6 bouwlagen.



Afbeelding 13: Verbeelding van afschermdende bebouwing.

### **Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai**

Om te kijken wat de invloed op de ontwikkelingen is, is door K+ Adviesgroep bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen als "Bijlage 3 Akoestisch onderzoek woningen Friesestraatweg" bij deze toelichting. Dit onderzoek heeft betrekking op de invloed van wegverkeer op de ontwikkeling. Gelet op afstanden is voor dit plangebied redelijkerwijs geen invloed te verwachten van lucht- of spoorlawaai.

Het plangebied is gelegen in de geluidzone van de volgende omliggende wegen:

- Friesestraatweg (buitenstedelijk);
- Pleiadenlaan (stedelijk);
- Siersteenlaan (stedelijk);
- Goudlaan (stedelijk).

De verkeersgegevens zijn verstrekt door de gemeente en zijn afkomstig uit het verkeersmodel. De gegevens gelden voor 2012 en 2030. Om te komen tot het maatgevende jaar 2026 is geïnterpoleerd. Het verkeersmodel gaat ervan uit dat op de Siersteenlaan de intensiteit afneemt ten opzichte van 2012. Voor nu is uitgegaan van de meest bepalende intensiteit, die voor 2012.

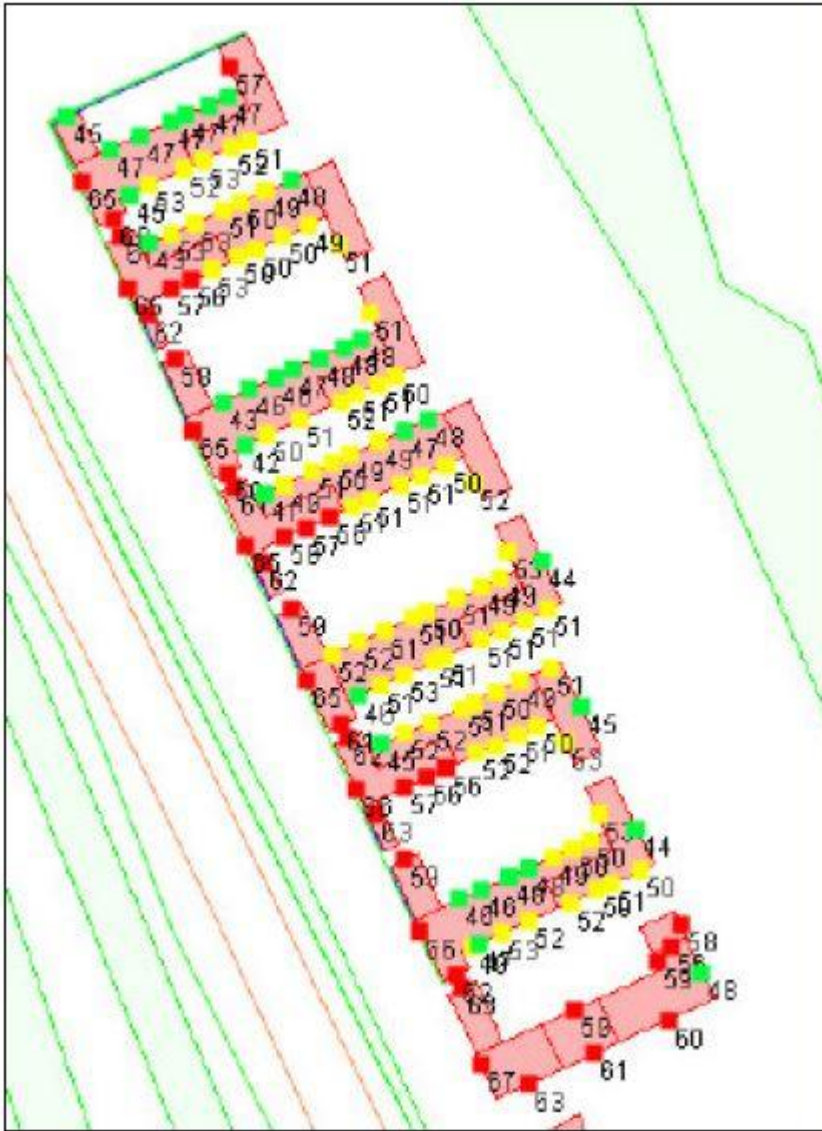
Op verzoek van de gemeente Groningen zijn de bussen, die rijden over de Pleiadenlaan, bij de aantallen van het verkeersmodel opgeteld. Het betreft volgens de dienstregeling van Qbuzz 171 bussen per etmaal.

### **Conclusie akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai**

#### *Friesestraatweg*

In de onderhavige situatie blijkt dan toch dat de maximale ontheffingswaarde op een groot deel van de appartementen wordt overschreden. In navolgende figuur is de hoogste geluidbelasting per waarneempunt opgenomen. Daar is duidelijk te zien dat bij het zuidelijk gelegen appartementengebouw aan de Pleiadenlaan, alsmede bij de appartementen direct grenzend aan de Friesestraatweg, de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden (waarneempunt rood gearceerd).





Afbeelding 14: Hoogste geluidbelasting per waarneempunt (inclusief aftrek art. 110g Wgh) (t.g.v. Friesestraatweg)

- In een groot aantal waarneempunten zijn gevelbelastingen vastgesteld hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Ook de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt op een groot aantal gevels en hoogten overschreden. Dit betreft waarneempunt 1 tot en met 8, 10 tot en met 12, 16 tot en met 18, 23 tot en met 25, 30 tot en met 32, 36 tot en met 38, 42 tot en met 44, 49, 50, 62, 75, 76, 140, 164-166 en 190 – 192 en 213. In deze gevels mogen geen te openen delen worden opgenomen.
- De voorkeursgrenswaarde wordt op bepaalde hoogten van waarneempunten 2, 7 tot en met 9, 14 tot en met 16, 19 tot en met 22, 26 tot en met 33, 33 tot en met 35, 40 tot en met 42, 45 tot en met 48, 64 tot en met 68, 72 tot en met 170, 172 tot en met 175, 179 tot en met 183, 190 tot en met 200 en 203 tot en met 206 en 213 wel overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, zodat een verzoek tot het vaststellen van een hogere waarde kan worden ingediend.
- In de voorliggende situatie kan als ontheffingscriterium worden aangedragen dat de woningen een open plaats opvullen tussen aanwezige bebouwing.
- Het treffen van nog meer maatregelen om de gevelbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is niet mogelijk. Geluidschermen tot 6 meter hoogte worden reeds toegepast, hogere geluidschermen zijn niet wenselijk, ook gezien de ligging van het plangebied nabij de grote kruising is het plaatsen van een heel hoog scherm evenwijdig aan de Friesestraatweg niet mogelijk dan wel wenselijk. De aanpassing van de maximumsnelheid van de



Friesestraatweg van 70 km/uur naar 50 km/uur laat de geluidbelasting nauwelijks dalen (maar levert wel een andere aftrek conform artikel 110g, zie ook Figuur 8 in bijlage I), zodat de voorkeursgrenswaarde nog ruim wordt overschreden.

- Als de bestaande wegverharding zou worden vervangen door een geluidstille wegverharding dan kan hiermee een geluidreductie van maximaal 5 dB worden bereikt, hetgeen niet leidt tot een niveau tot onder de voorkeursgrenswaarde. Voor een autoweg met een kruispunt is een geluidstille wegverharding overigens uit het oogpunt van onderhoud geen goede oplossing, vanwege wringing ten gevolge van remmend en optrekkend verkeer. De kosten voor het vervangen van de bestaande wegverharding worden geraamd op  $400 \text{ m} \times 20 \text{ m} \times \text{€ } 50,-/\text{m}^2 = \text{€ } 400.000,-$  en stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard.

De geluidbelasting ten gevolge van de autoweg Friesestraatweg leidt ertoe dat in veel waarneempunten de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. De gevels van de woningen welke direct grenzen aan de Friesestraatweg en/of Pleiadenlaan dienen daarom ter plaatse te worden uitgevoerd als dove gevel. Bij een ander aantal woningen in met name de binnenhoven, wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde. Het treffen van maatregelen aan het wegdek leidt niet tot het verlagen van de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde. Daarom zal bij de gemeente Groningen een verzoek tot het vaststellen van een hogere waarde worden ingediend. Als ontheffingscriterium zal het opvullen van een lege plaats tussen aanwezige bebouwing worden aangedragen.

#### *Pleiadenlaan en Siersteenlaan*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder ten gevolge van het wegverkeer op de Pleiadenlaan en Siersteenlaan op enkele waarneempunten wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Het treffen van maatregelen aan het wegdek leidt niet tot het verlagen van de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde. Bij de gemeente Groningen dient een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde te worden ingediend. Als ontheffingscriterium kan het opvullen van een lege plaats tussen aanwezige bebouwing worden aangedragen.

#### *Goudlaan*

Ten gevolge van de Goudlaan wordt de voorkeursgrenswaarde nergens overschreden. De Wet geluidhinder legt voor deze weg geen restricties op aan het plan.

### **Conclusie**

Er zijn overschrijdingen van de maximale voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Friesestraatweg, Pleiadenlaan en Siersteenlaan. De maximale ontheffingswaarde wordt als gevolg van de Pleiadenlaan en Siersteenlaan niet overschreden. Voor de overschrijdingen als gevolg van de Pleiadenlaan en Siersteenlaan kan door de gemeente een hogere waarde worden verleend.

De geluidbelasting ten gevolge van de autoweg Friesestraatweg leidt ertoe dat in veel waarneempunten de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. De gevels van de woningen welke direct grenzen aan de Friesestraatweg en/of Pleiadenlaan dienen daarom ter plaatse te worden uitgevoerd als dove gevel.

Bij een ander aantal woningen, in met name de binnenhoven, wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde. Het treffen van maatregelen aan het wegdek leidt niet tot het verlagen van de geluidbelasting tot onder de voorkeursgrenswaarde. Daarom zal bij de gemeente Groningen een verzoek tot het vaststellen van een hogere waarde worden ingediend voor deze woningen.

Geconcludeerd wordt dat met het besluit hogere waarde het noodzakelijk realiseren van een aanvaardbaar akoestisch klimaat dat in overeenstemming is met het hogere waardebeleid mogelijk is. Voor dit doel is een ontwerp-besluit hogere grenswaarde geluid opgesteld, dat gelijktijdig met dit ontwerpbestemmingsplan in procedure zal worden gebracht.

Het aspect geluidhinder staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

### **4.5.3 Luchtkwaliteit**

#### **Beleidskader**

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De voornaamste bron van luchtverontreiniging in Groningen is het wegverkeer. De bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging wordt berekend met behulp van een wettelijk voorgeschreven model.

Op 29 januari 2013 is het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' met de bijbehorende luchtkwaliteitskaart vastgesteld. Op deze gedetailleerde kaart is per locatie/weg aan de hand van kleuren te zien wat de concentratie van luchtverontreiniging is. Het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart zijn gebaseerd op modelberekeningen van een extern bureau en op meetgegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit in Groningen.

Het verslag luchtkwaliteit en de bijbehorende luchtkwaliteitskaart staan op de gemeentelijke website. Uit het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart blijkt, dat in Groningen overal (ruimschoots) wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

#### **Nibm**

Voorts wordt gekeken of een ontwikkeling wel of niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof die vastgelegd is 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 m<sup>3</sup>. Daarnaast zijn verschillende ontwikkelingen specifiek genoemd in de Ministeriële regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen', waaronder woningbouw tot 3.000 woningen.

#### **Toetsing en conclusie**

Met dit bestemmingsplan is sprake van een woningbouwontwikkeling. In dit gebied worden maximaal 150 woningen gerealiseerd. Binnen dit plangebied is daarmee geen sprake van een woningbouwontwikkeling met meer dan 1.500 woningen en valt dit plan onder de regeling Nibm. Voorts blijkt uit het Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen dat binnen Groningen overal wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

### **4.5.4 Externe Veiligheid (transport, bedrijven/instellingen en buisleidingen)**

#### **Beleidskader**

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan ten gevolge van de opslag, productie, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft situaties bij bedrijven, vervoer over wegen, spoorwegen of waterwegen en door buisleidingen.

Het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving wordt weergegeven door het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Op een kaart kunnen door zogenaamde risicocontouren plaatsen met een gelijk risico worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (zoals woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op 10<sup>-6</sup>/jr. Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals bedrijven, is dit een richtwaarde.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van een route of inrichting verblijft, bepaalt derhalve mede de hoogte van het GR. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde. De toepassingen verantwoording van het GR wordt overgelaten aan de lokale en regionale overheid. Algemeen geldt dat een verandering van het groepsrisico een verantwoording en onderbouwing vereist, waarbij met name de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden beschouwd.

Bij de beoordeling is het landelijk beleid betrokken zoals navolgend vermeld, alsmede de beleidsregel van de gemeente Groningen. Ook is gebruik gemaakt van het rapport 'Veilig op weg, veiligheid rondom de weg. De uitwerking: Provinciaal Basisnet Groningen' zoals opgesteld door Gedeputeerde Staten van Groningen.

#### Plaatsgebonden risico (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. In Nederland hanteren we een kans van  $10^{-6}$  per jaar. Dat betekent dat de kans 1 op een miljoen is dat je op een bepaalde plek komt te overlijden als gevolg van een ongeval (met gevaarlijke stoffen).

#### Groepsrisico (GR)

Onder het groepsrisico wordt verstaan, de kans dat een groep mensen overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. 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.

#### **Inventarisatie**

Door K+ is een quickscan uitgevoerd naar externe veiligheid om te bezien of binnen of in de directe omgeving van het plangebied sprake is van risicovolle inrichtingen en vervoer van gevaarlijke stoffen per weg, spoor, water of buisleiding. Onderstaand wordt kort ingegaan per onderdeel. De quickscan is als Bijlage 4 Quickscan externe veiligheid opgenomen bij deze toelichting.

#### Inrichtingen

Binnen een straal van 1 km rondom het plangebied bevinden zich twee risicovolle inrichtingen. Dit betreffen in beide gevallen een LPG-tankstation.

Het LPG-tankstation aan de Friesestraatweg 231 bevindt zich op een afstand van 300 meter van het plangebied. De  $10^{-6}$ -risicocontour vanaf het vulpunt bedraagt hier 35 meter, vanaf de afleverunit is dit 15 meter. De inrichting brengt geen beperkingen met zich mee voor dit plan. De andere LPG-tankstation ligt aan de Laan 1940-1945. Hiervoor geldt een  $10^{-6}$ -risicocontour van 40 meter vanaf het vulpunt, 15 meter vanaf de afleverunit en 25 meter vanaf het reservoir.

Gelet op de afstanden leggen beide inrichtingen geen beperkingen op voor het plangebied.

#### Transport over wegen

Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich de Friesestraatweg N370. De kortste afstand tussen het plangebied en de Friesestraatweg bedraagt 17 meter. Deze weg is aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en is als zodanig opgenomen in het Provinciale Basisnet. De provincie Groningen heeft voor deze weg tellingen uitgevoerd waaruit blijkt dat de  $10^{-6}$ -risicocontour voor het plaatsgebonden risico op de weg zelf ligt. Een toename van het vervoer in de toekomst leidt mogelijk tot de ligging van die contour op 12 meter uit de rand van de weg. Het plangebied valt daarmee buiten de risicocontour.

In het bijbehorende provinciale rapportage (Veilig op weg, veiligheid rondom de weg) wordt gesteld dat binnen een afstand van 30 meter uit de rand van de weg geen nieuwe objecten gerealiseerd mogen worden ten behoeve van minder zelfredzame personen. Het plangebied valt binnen die zone.

Er worden met dit bestemmingsplan echter geen woningen mogelijk gemaakt voor minder zelfredzame personen. Dit aspect vormt geen knelpunt voor de planontwikkeling.

Omdat de weg op minder dan 200 meter van het plangebied is gelegen en er meer dan 41 woningen worden gerealiseerd, is er een verantwoording van het groepsrisico ten gevolge van de N370 te worden opgesteld. De resultaten van die verantwoording zijn opgenomen in Bijlage 5. Onderstaand wordt nader ingegaan op het groepsrisico.

#### Transport over het spoor

Op circa 800 meter van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Groningen-Sauwerd en eindigt bij de Eemshaven of Delfzijl. Deze spoorverbinding maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. De risicocontour voor plasbrand ligt op 30 meter, voor een BLEVE op 200 meter en voor een ongeluk met toxisch gas op 1.500 meter. Het plangebied valt alleen binnen de laatste categorie. Er dient hiervoor een verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld. De resultaten van die verantwoording zijn opgenomen in Bijlage 5. Onderstaand wordt nader ingegaan op het groepsrisico.

#### Transport per buisleiding

Ten noorden van het plangebied op een afstand van circa 300 meter en ten westen op een afstand van meer dan 700 meter bevinden zich buisleidingen van de Gasunie (N-507-25 en N-507-50). De gasleidingen hebben een werkdruk van 40 bar en hebben een doorsnede van respectievelijk 219 (8,62 inch) en 324 mm (12,76 inch). Bij een druk van 40 bar en een uitwendige diameter van maximaal 14 inch is de inventarisatieafstand 150 m aan weerszijden van de leiding. Het plangebied ligt daarmee buiten de invloedssfeer van de buisleiding.

#### **Groepsrisico**

Zoals hiervoor aangegeven ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van 200 meter van de N370 en 1.500 meter van de spoortraject Groningen - Sauwerd. Om die reden is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 5.

Uit het onderzoek blijkt, voor wat betreft de N370, dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie het groepsrisico lager is dan de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt minder dan 10%. Op grond van de berekening blijkt dat er geen sprake is van een ruimtelijke belemmering.

Voor wat betreft het spoortraject Groningen - Sauwerd geldt dat in zowel de huidige als de toekomstige situatie het groepsrisico hoger is dan de oriëntatiewaarde. Gelet op de ruime afstand tot de spoorbaan leidt de realisatie van het plan niet tot een toename van het groepsrisico. In beide situaties blijft het berekende risico gelijk. Op grond hiervan blijkt dat er geen sprake is van een ruimtelijke belemmering.

#### **Plasbrandaandachtsgebied**

Voor de N370 en het spoortraject Groningen - Sauwerd geldt een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Het spoor ligt op een afstand van meer dan 800 meter en vormt zodoende geen ruimtelijke belemmering. De ontwikkeling ligt wel binnen de zone van 30 meter van de N370. Binnen dit gebied mogen geen gebouwen worden opgericht of worden gebruikt waar verminderd zelfredzame personen in verblijven. Het planvoornemen voorziet niet in woningbouw voor minder zelfredzame personen binnen dit gebied.

## **Conclusie**

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van inrichtingen. Wel ligt het plan binnen de invloedsfeer van de N370 Friesestraatweg en de spoorlijn Groningen Sauwerd. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico wordt voldaan aan de richtafstanden. Het groepsrisico is berekend. Hieruit blijkt dat voor wat betreft de N370, in zowel de huidige als in de nieuwe situatie, het groepsrisico lager is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico ten aanzien van het spoor is hoger dan de oriëntatiewaarde. Het plangebied ligt op een dermate grote afstand van het spoor dat de nieuwe situatie geen invloed heeft op de hoogte van het berekende groepsrisico.

Op grond van het voorgaande vormt het aspect externe veiligheid geen ruimtelijke belemmering ten aanzien van het plaatsgebonden- en groepsrisico. Het planvoornemen voorziet niet in woningbouw voor minder zelfredzame personen binnen dit gebied.

## **4.5.5 Bodem**

### **Beleidskader**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om de bodemkwaliteit te onderzoeken. Bij functiewijzigingen moet gekeken worden of de bodemkwaliteit voldoende is ten dienste van de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen moeten bij voorkeur op schone grond worden gerealiseerd.

Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of een herinrichting met een bestemmingswijziging mogelijk wordt gemaakt moet ten minste een verkennend bodemonderzoek worden verricht. Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (2008) moet een bodemonderzoek worden verricht om de realiseerbaarheid van een (bestemmings)wijziging te beoordelen.

### **Actualiserend en nader bodemonderzoek**

Voor het plangebied is in augustus en september 2016 een actualiserend en nader bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als Bijlage 6 Bodemonderzoek opgenomen bij deze toelichting.

Aanleiding voor het uit te voeren bodemonderzoek is de voorgenomen herinrichting en nieuwbouw van woningen en de in voorgaande bodemonderzoeken aangetoonde bodemverontreinigingen in de grond en in het grondwater. Aangezien het meest recente bodemonderzoek uit 2007 inmiddels is gedateerd dienen de onderzoeksresultaten hiervan te worden geactualiseerd. De ter plaatse van deellocatie C-1 aanwezige grondwaterverontreiniging welke nog niet volledig is afgeperkt, zal middels een nader onderzoek verder in beeld worden gebracht.

Op basis van de resultaten van dit bodemonderzoek kan, in samenhang met de onderzoeksresultaten van de eerder op de onderzoekslocatie uitgevoerde bodemonderzoeken worden geconcludeerd dat binnen de grenzen van de onderzoekslocatie sprake is van meerdere sterk verontreinigde zones.



Afbeelding 15: Verschillende deellocaties bodemonderzoek.

#### *Deellocatie A*

De omvang van de sterke verontreiniging met zware metalen is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek vastgesteld op 40 m<sup>3</sup>. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is vastgesteld dat de sterke verontreiniging zich niet buiten de indertijd vastgestelde verontreinigingscontour bevindt.

#### *Deellocatie B*

De omvang van de sterke verontreiniging met PAK is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek vastgesteld op 235 m<sup>3</sup>. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is de omvang van de sterke verontreiniging met PAK geraamd op 500 m<sup>3</sup>. Door de heterogene samenstelling van het bodemprofiel kan het verschil in omvang mogelijk worden verklaard.

#### *Deellocatie C-1*

De omvang van de sterke verontreiniging met PAK is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek geraamd op 140 m<sup>3</sup>. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is de omvang van de sterke verontreiniging geraamd op 340 m<sup>3</sup>. Door de heterogene samenstelling van het bodemprofiel kan het verschil in omvang mogelijk worden verklaard.

De omvang van de sterke verontreiniging met PAK in het grondwater is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek geraamd op 2.800 m<sup>3</sup> waarbij is opgemerkt dat de verontreiniging nog niet is afgeperkt. Op basis van de resultaten van het onderzoek is de aanwezigheid van de sterke verontreiniging met PAK in het grondwater opnieuw vastgesteld. De sterke verontreiniging is in westelijke, noordelijke en oostelijke richting afgeperkt door de peilbuizen C1, C2 en C3. In zuidelijke richting is de afperking nog niet volledig.



### *Deellocatie C-2*

De omvang van de sterke verontreiniging met PAK is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek geraamd op 3.300 m<sup>3</sup>. Op basis van de resultaten van dit onderzoek is de omvang van de sterke verontreiniging geraamd op 400 m<sup>3</sup>.

De omvang-bepaling van de sterke verontreiniging wijkt sterk af van de omvang zoals vastgesteld in 2007. Uit het door Aeres Milieu uitgevoerde vooronderzoek (rapport met kenmerk AM16047 d.d. 17-5-2016) is geen informatie beschikbaar gekomen dat ter plaatse een bodemsanering is uitgevoerd. Op een luchtfoto uit 2015-2016 (zie afbeelding 5.1) is wel grondverzet zichtbaar op het plangebied tussen de Friesestraatweg 207 en 209. Het is niet bekend welke werkzaamheden uitgevoerd zijn. Mogelijk is het terrein en het parkeerterrein zuidelijk van huisnummer 209 opgeschoond. De omvang van de sterke verontreiniging met PAK in het grondwater is op basis van het in 2007 uitgevoerde onderzoek geraamd op 3.200 m<sup>3</sup>. Op basis van de resultaten van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen sterk verhoogde concentraties PAK in het grondwater zijn gemeten. De in 2007 vastgestelde verontreinigingscontour is niet bevestigd.

### *Overig terrein*

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat naast de aangetoonde sterke verontreinigingen met PAK ter plaatse van deellocatie B, C-1 en C-2 een matige verontreiniging met lood, zink en PAK is aangetoond in de bovengrond ter plaatse van de boorpunten 14 en 16. Geadviseerd wordt om deze matige verontreiniging middels aanvullende boringen en analyses verder af te perken.

### *Asbest in bodem*

Op het maaiveld van beide terreindelen (Friesestraatweg 205 en 207-2) zijn, voor zover waar te nemen door verhardingen en begroeiingen, visueel geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In het uitgegraven materiaal van ABG25 (Friesestraatweg 205) zijn 2 stukjes asbesthoudend plaatmateriaal aangetroffen. In het uitgegraven materiaal van de overige asbestinspectiegaten zijn visueel geen asbestverdachte materialen waargenomen.

Uit de analyseresultaten blijkt dat de monsters met visueel waargenomen bijmengingen met puindelen (ABMM2, ABMM3, ABMM4, ABMM6 en ABMM7) verhoogde concentraties aan asbest bevatten. In de visueel waargenomen 'schone' of slechts baksteenhoudende monsters ABMM1, ABMM5 en ABMM8 zijn geen verhoogde concentraties aan asbest aangetoond.

Op basis van de resultaten van het onderzoek naar asbest in bodem kan geconcludeerd worden dat de opgestelde hypothese dat de locatie verdacht is op het voorkomen van asbest terecht is. Zowel visueel als analytisch is asbest aangetoond. De gewogen asbestconcentraties zijn echter allen kleiner dan de helft van de interventiewaarde waardoor verder onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

Opgemerkt wordt dat asbest zeer heterogeen verspreid in de bodem voor kan komen. Het is derhalve niet uit te sluiten dat plaatselijk nog meer asbestresten kunnen voorkomen als gevolg van de voormalige (sloop)activiteiten op de terreinen. Geadviseerd wordt daarom alert te blijven op de aanwezigheid van (plaatselijke) asbestverontreinigingen.

### *Algemeen*

De aangetoonde verontreinigingen vormen vanuit milieuhygiënisch oogpunt een belemmering voor de voorgenomen herinrichting van de locatie.

Aanbevolen wordt om ter plaatse van deellocatie C-1 de vastgestelde sterke verontreiniging met PAK in de grond en het grondwater en ter plaatse van het 'overig terrein' (perceel Friesestraatweg 207), de vastgestelde matige verontreiniging met lood, zink en PAK in de grond verder af te perken.

Voor de voorgenomen herontwikkeling (bestemmingswijziging en nieuwbouwplan) van het terrein dienen sanerende maatregelen genomen te worden. Voorafgaand aan het nemen van sanerende maatregelen dient het bevoegd gezag middels een saneringsplan hiervan in kennis gesteld te worden.

## **Conclusie**

Lettende op het voorgaande zijn aanvullende acties noodzakelijk voordat de gronden gebruikt kunnen worden ten behoeve van het wonen. Het uitvoeren van een bodem en grondwatersanering is opgenomen als een voorwaardelijke verplichting in de planregels. De nieuwbouw van de woningen is pas toegestaan als uitvoering is gegeven aan de sanering.

### **4.5.6 Kabels en leidingen**

In bestemmingsplannen worden uitsluitend kabels en leidingen (gas, water, elektra, rioolpersleidingen) opgenomen die ruimtelijke relevantie hebben en/of van belang zijn in het kader van beheer, externe veiligheid of gezondheidsrisico's. Het gaat dan altijd om de hoofdtransportstructuur. In elk bestemmingsplangebied bevinden zich uiteraard ook kabels en leidingen voor distributie en huisaansluitingen, maar die worden niet in het plan opgenomen.

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen kabels en leidingen die onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur, waarvan de bescherming van die kabels en leidingen in dit bestemmingsplan opgenomen moet worden. In de nabijheid van het plangebied zijn wel enkele gasleidingen aanwezig die relevant in het kader van externe veiligheid. Deze leidingen staan beschreven in paragraaf 4.5.4.

## Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

### 5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Friesestraatweg 209 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 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) 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 vergunningstelsel 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 ([groningen.nl/bestemmingsplan](http://groningen.nl/bestemmingsplan) alsook [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:1.000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart). 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
	Facetherziening Parkeren	8 juni 2016
28	Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg/Reitdiep	25 november 2009

### 5.3 Toelichting op de artikelen

#### 5.3.1 Artikelsgewijze toelichting

##### Inleidende regels











De artikelen 1 tot en met 3 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen. Met de definitie van een aantal begrippen is, vaak letterlijk, aangesloten bij de definitie, zoals opgenomen in bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor), dat op 1 november 2014 in werking is getreden. De definities 'achtererfgebied', 'bebouwingsgebied', 'daknok', 'dakvoet', 'hoofdgebouw', 'openbaar toegankelijk gebied' en 'voorerfgebied' zijn letterlijk overgenomen en met de definitie van 'erf' is aangesloten bij bijlage II van het Bor. Deze begrippen zijn vooral van belang voor de bij recht toegestane bijbehorende bouwwerken.

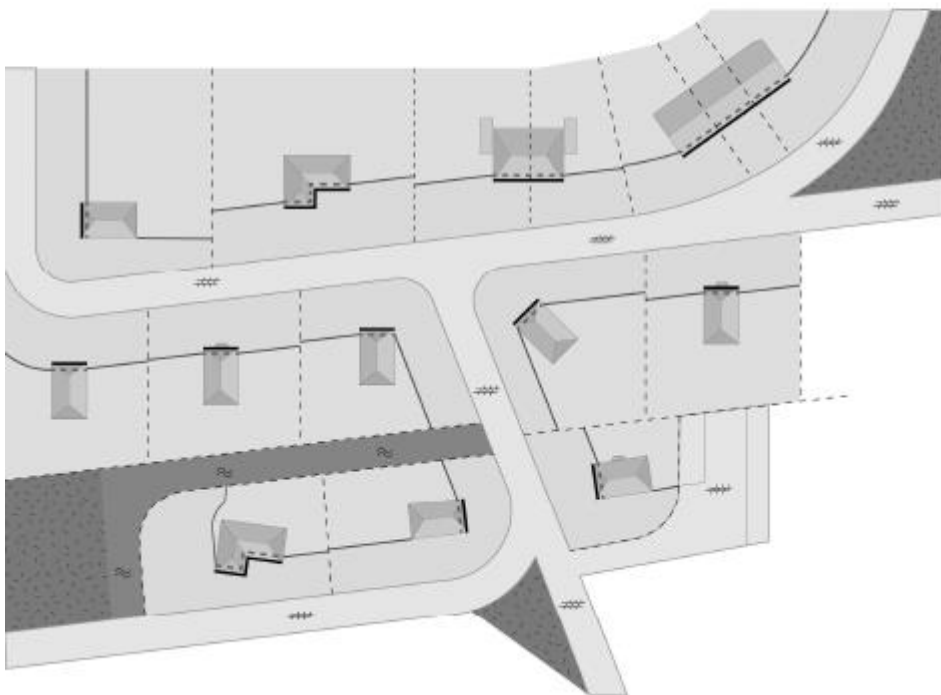
### Achtererfgebied

Omgevingsvergunningvrije bouwwerken, en dus ook de bijbehorende bouwwerken in dit bestemmingsplan, zijn vaak alleen toegestaan in het achtererfgebied. Het achtererfgebied is het achtererf en het niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijerf. De in dit bestemmingsplan opgenomen regeling is gebaseerd op het uitgangspunt dat aan de voorkant van hoofdgebouwen in beginsel niet mag worden gebouwd en aan de achterkant juist wel. Doel is de ruimtelijke kwaliteit van het publieke domein te beschermen.

### Achtererfgebied

#### Legenda

	hoofdgebouw		wegen		voorgevel
	achtererfgebied		openbaar groen		grens openbaar / privégebied
	voorerfgebied		openbaar water		grens voor / achtererfgebied
					perceelsgrens



Afbeelding 19: Voorbeeld bepalen van achtererfgebied, conform Bor.

De grens tussen voor- en achtererfgebied loopt door het hoofdgebouw op 1 meter achter de voorkant. Op 1 meter achter die voorkant komt die lijn uit de zijgevel van het hoofdgebouw; de lijn loopt vervolgens buiten het hoofdgebouw verder, evenwijdig aan het openbaar toegankelijk gebied dat grenst aan het perceel waarop zich het hoofdgebouw bevindt. Meestal bevindt dit openbaar toegankelijk gebied, dus ook het voorerfgebied, zich aan de voorzijde van een perceel. Maar in hoeksituaties bevindt zich ook aan de zijkant van het hoofdgebouw voorerfgebied.

Voor het bepalen van de situering van het achtererf is het van groot belang waar de voorgevel van een hoofdgebouw zich bevindt. Een bestemmingsplan bepaalt waar de voorgevel zich dient te bevinden. Indien het bestemmingsplan hierover geen voorschriften geeft, is de feitelijke situatie doorslaggevend. Mede gebaseerd op jurisprudentie zijn er daarbij de volgende aanknopingspunten: de systematiek van huisnummering (dus waar zich het huisnummer bevindt), de zijde van het gebouw waar zich voordeur of hoofdingang bevindt, de plaats waar de brievenbus is aangebracht en de plaats waar de hoofdonthuizing van het perceel zich bevindt.

### *Bebouwingsgebied*

Het bebouwingsgebied is het achtererfgebied met inbegrip van de aan het oorspronkelijk hoofdgebouw toegevoegde bijbehorende bouwwerken. Dit begrip is van belang om te kunnen bepalen hoeveel de maximale oppervlakte bedraagt van bijbehorende bouwwerken die in totaal (bij recht) aanwezig mogen zijn.

### *Openbaar toegankelijk gebied*

Met openbaar toegankelijk gebied wordt bedoeld: gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is. Hieronder valt niet het restgroen dat niet bedoeld is om te betreden, c.q. kleine strookjes langs de gevels van woningen, of brandgangen (vaak paden langs achtertuinen).

Onder openbaar toegankelijk gebied valt ook vaarwater, dat geschikt is om te worden gebruikt door scheepvaart, waaronder pleziervaart, zoals een rivier, gracht, beek, kanaal of wetering. Doorsneesloten/smalle watergangen vallen hier niet onder.

### *Voorerfgebied*

Het voorerfgebied betreft het erfdeel dat geen onderdeel uitmaakt van het achtererfgebied.

Het voorerfgebied is het gebied vóór de voorgevel plus 1 meter daarachter en de delen van het zijerf die naar openbaar toegankelijk gebied zijn gekeerd.

## **Bestemmingsregels**

### *Artikel 4 Groen*

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

### *Artikel 5 Woongebied*

Dit bestemmingsplan betreft een ontwikkelingsgericht plan. De bestemmingsregeling is met opzet zo ruim mogelijk opgezet om zoveel mogelijk vrijheid te behouden bij de toekomstige inrichting van het gebied. Enkel een aantal harde eisen en spelregels zijn op de verbeelding vastgelegd of in de regels bepaald. Zo mogen de woningen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. Er zijn vrijstaande, aaneengebouwde en gestapelde woningen toegestaan. De bouwhoogte is gelimiteerd tot maximaal 3 bouwlagen. Dit staat met een aanduiding op de verbeelding aangegeven. Uitzondering betreft het meest zuidelijke bouwdeel. Hier worden ten behoeve van appartementen maximaal 6 bouwlagen toegestaan. In totaal zijn binnen het plangebied maximaal 150 woningen toegestaan.

In de regels is opgenomen dat de woningen moeten voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde voor het wegverkeerslawaai als gevolg van de Pleiadenlaan en de Siersteenlaan, danwel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast moeten de woningen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde en hebben niet meer dan 53 dB aan wegverkeerslawaai van de Friesestraatweg/Westelijk ringweg op de gevel van het hoofdgebouw, danwel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' dienen de naar de Friesestraatweg gekeerde gevels van woningen welke niet voldoen aan de vastgestelde hogere grenswaarde van 53 dB voor de Friesestraatweg/Westelijke ringweg, danwel de voorkeursgrenswaarde, met dove gevels uitgevoerd te worden.

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

### *Artikel 6 Waarde - Archeologie 1*

Dit artikel is bedoeld voor de bescherming van aanwezige archeologische waarden.

### *Artikel 7 Waterstaat - Waterkering*

De gronden die onder deze dubbelbestemming vallen zijn, naast de bestemming Groen, mede bestemd voor waterkerende voorzieningen in verband met het aanliggende Reitdiep.

## **Algemene regels**

### *Artikel 8 Anti-dubbelregel*

Dit artikel bevat de anti-dubbelregel. 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 in een omgevingsvergunningstoets en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

### *Artikel 9 Algemene bouwregels*

#### *Parkeren*

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde functie. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Groningen die op het moment van aanvragen van de vergunning gelden. De verwijzing naar deze beleidsregels is toegestaan op grond van artikel 3.1.2 tweede lid onder a. van het Besluit ruimtelijke ordening. In principe dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien. Voor gevallen waarin dit door bijzondere omstandigheden redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd, of wanneer elders aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders gebruik maken van de opgenomen afwijkingsmogelijkheid.

#### *Ruimte tussen bouwwerken*

De bepalingen omtrent dit onderwerp zijn overgenomen uit de inmiddels uit de Woningwet geschrapte stedenbouwkundige bepalingen van de (in dit geval) Groninger Bouwverordening.

### *Artikel 10 Algemene gebruiksregels*

Dit artikel bevat de gebruiksregels die op alle bestemmingen van toepassing zijn.

In het voorliggend bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen toegestaan. Reden is, dat de burgemeester en het college van burgemeester en wethouders, de raad gehoord, hebben besloten seksinrichtingen te concentreren in één concentratiegebied binnen de Diepenring en in de tippelzone. Daarbuiten wordt vestiging van prostitutie-inrichtingen tegengegaan. Het gemeentelijk beleid heeft onder meer ten doel om het woon- en leefklimaat te beschermen. De strijdigheid met de woonfunctie ontstaat door de ruimtelijke uitstraling door bijvoorbeeld aanstootgevende of storende uiterlijke kentekenen, en/of door de mogelijke verkeers- en parkeeroverlast.

### *Artikel 11 Algemene afwijkingsregels*

Dit artikel bevat enkele afwijkingsbepalingen, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing zijn. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

## **Overgangs- en slotregels**

### **Artikel 12 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 13 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 Informatie en overleg met omwonenden**

Over de planontwikkeling Friesestraatweg 209 zijn omwonenden op twee manieren bij de planontwikkeling betrokken.

De ene is de weg van het 'ontwerp-bestemmingsplan'. Nog voor de ter visielegging van het ontwerp zijn op 27 juni en 26 september 2016 door de ontwikkelaar informatieavonden georganiseerd. Hiervoor zijn in een ruime omtrek omwonenden huis aan huis uitgenodigd. Ook zijn de wijkorganisaties van Vinkhuizen en Paddepoel uitgenodigd.

De andere weg is de 'Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone'. Dit is een document van de gemeente Groningen waarin het beleid voor de Reitdiepzone is vastgesteld. De locatie Friesestraatweg 209 is opgenomen in deze 'Update'.

Op 24 januari 2017 heeft een openbare bijeenkomst over de Update plaatsgevonden. Op 27 januari 2017 is hier een vervolg aangegeven door middel van groepsgesprekken. Het document heeft vanaf 22 november 2016 tot 7 februari 2017 ter visie gelegen. Op 19 april 2017 heeft de gemeenteraad de 'Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone' vastgesteld.

Vanwege het reeds gevoerde overleg met bewoners en wijkorganisaties is dit bestemmingsplan niet als voorontwerp opnieuw in de inspraak gebracht. Daarbij is van belang dat er over het algemeen bij de omwonenden een redelijk groot draagvlak bestaat voor de gepresenteerde plannen, waarbij het accent op deze locatie niet op jongerenhuisvesting ligt. Er is daarom gekozen het ontwerp-bestemmingsplan in procedure te brengen met een terinzagelegging van 6 weken met de mogelijkheid om zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar te maken.

### **6.2 Overleg**

In het kader van het verplichte overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt dit bestemmingsplan voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. Opmerkingen en aanpassingen die daaruit voortkomen worden in deze paragraaf van de volgende, (vaststellings)versie van dit bestemmingsplan beschreven en voorzien van gemeentelijk commentaar.



## **Hoofdstuk 7            Uitvoerbaarheid / exploitatie**

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Friesestraatweg 209 heeft betrekking op een herstructureringsgebied, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief worden overgelaten.

Nagegaan is of het op basis van de 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 een exploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar of als sprake is van een zogenaamde anterieure overeenkomst over kostenverhaal.

In dit bestemmingsplan gaat het om de ontwikkeling van woningbouw zoals beschreven in Hoofdstuk 3. Er is een zogenaamde anterieure overeenkomst voor deze ontwikkeling gesloten, waarin de kosten welke de gemeente maakt voor het begeleiden en toetsen van de door de ontwikkelaar gemaakte plannen, het uitvoeren van de taken door de gemeente in het kader van de Wro en zo nodig de kosten voortvloeiend uit dit plan voor rekening van de ontwikkelaar worden gelaten. De betreffende overeenkomst voorziet in een adequaat kostenverhaal. Het opstellen van een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst is daarmee niet noodzakelijk.