

Voorlopige agenda van de commissie Ruimte en Wonen van 21 juni 2016

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Ruimte en Wonen

Datum: dinsdag 21 juni 2016
Aanvang: 19:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: K.W. van Doesen-Dijkstra
Griffier: mevr. A. Weiland t.(050) 367 7678

Opening

[Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 21 juni 2016 \(pdf\)](#)
[Verslag 21 juni 2016 \(pdf\)](#)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling agenda

A3. Rondvraag

A4. Conformstukken

- a. Bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring'
(raadsvoorstel vrijdag 17 juni)
[Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan \(pdf\)](#)
[Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels \(pdf\)](#)
[Bijlage - 2. Zienswijze NP - GEHEIM \(pdf\)](#)
[3. GEHEIM bijlage -Bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark de drafbaan en De Kring verbeelding \(pdf\)](#)

B Inhoudelijk deel

B1. Vaststelling bestemmingsplan Friese straatweg 145
(Raadsvoorstel 26-5-2016)

- [Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145 \(pdf\)](#)
[Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels \(pdf\)](#)
[Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 verbeelding \(pdf\)](#)
[Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel \(pdf\)](#)

commissie Ruimte en Wonen - dinsdag 21 juni 2016

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd (pdf)
Ingekomen stukken - Nr. 42 Reactie op bestemmingsplan Friesestraatweg 145 - dhr. Feenstra (pdf)

- B2.** Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied
(Collegebrief vrijdag 10 juni)
Collegebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation (pdf)
Bijlage - Toelichting en regels (pdf)
Bijlage - Reactierapport (pdf)
- B3.** Ontwerp inrichting Nieuwe Markt
(Raadsvoorstel 26-5-2016)
Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt (pdf)
- B4.** Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad
(Collegebrief 26-5-2016)
Collegebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad (pdf)

AANSLUITEND BESLOTEN DEEL openbaar per 29-6-16

**Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen - GEHEIM
RAADSVoorSTEL TOT NA BEKENDMAKING BESLUIT (pdf)**
Bijlage - 10.3 vbb Herziening bestemmingsregels wonen verbeelding (pdf)
**Ingekomen stukken - Nr. 54 Afschrift aan cie. R&W van brief aan Burgemeester
en wethouders van Groningen - Schilderskwartieren, Wijkraad Schilderswijk
(pdf)**

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreek-tijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 21 juni 2016

Raadscommissie Ruimte en Wonen
Telefoon 050-367 7678
Annemarieke.weiland@groningen.nl

Onderwerp Uitnodiging vergadering raadscommissie Ruimte en Wonen d.d. 21 juni 2016

Datum 20 juni 2016

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, mevrouw K.W. van Doesen, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen op **dinsdag 21 juni 2016 om 19.30 uur in de oude raadzaal. De leden van de cie. B&V zijn ook uitgenodigd i.v.m. B.2**

Conform

A4.aBestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark – de drafbaan en De Kring’.

Het raadsvoorstel en bijbehorend bestemmingsplan zijn aangepast ten opzichte van de versie die op 11 mei 2016 is behandeld in uw raadscommissie Ruimte en Wonen. Reden voor dit nieuwe voorstel is de uitspraak van de Raad van State d.d. 1 juni 2016 inzake bestemmingsplan Karding, dat ook een regeling geeft voor evenementen. Uit de uitspraak blijkt onder meer dat de Raad van State het noodzakelijk acht een definitie van het begrip ‘dance-evenement’ op te nemen in het bestemmingsplan. Voor de Drafbaan Stadspark is de evenementenregeling vergelijkbaar met die voor Karding (artikel 1). Dit is de reden dat in het aangepaste raadsvoorstel en bijbehorend bestemmingsplan de definitie van dance-evenement is toegevoegd, alsmede een toelichting op de, in vergelijking met muziek-evenementen die geen dance-evenementen zijn, strengere regeling voor dance-evenementen (paragraaf 3.1).

Inhoudelijk

B.1 Bestemmingsplan Friese straatweg 145 (Raadsvoorstel 27-5-2016)

Het betreft een voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan met het voorstel om de ingediende zienswijzen niet over te nemen in het belang van de stad. Er is in dit geval geen exploitatieplan nodig.

B.2 Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied (collegebrief 26-5-2016)

Afgesproken is om het ontwerpbestemmingsplan nog voor de zomer te bespreken zodat het college de aandachtspunten van de raad kan nemen in het raadsvoorstel dat in oktober aan de raad ter vaststelling zal worden aangeboden.

B.3 Ontwerp inrichting Nieuwe Markt (Raadsvoorstel 26-5-2016)

Betreft vaststelling als uitgangspunt voor bestek en uitvoering. De kosten voor de inrichting van de Nieuwe Markt worden gedekt uit de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde/Groninger Forum en passen in het ter beschikking gesteld krediet. Volgens planning vinden de werkzaamheden plaats tussen eind 2016 en medio 2019.

B.4 Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

(Collegebrief 26-5-2016)

U wordt gevraagd uw bedenkingen te uiten over het verstrekken van een hypothecaire lening (recht van 2e hypotheek) voor de ontwikkeling van Meerhoven van €1.087.000,-

Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 21 juni 2016

C. Besloten deel

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Annemarieke Weiland ,
raadsadviseur Ruimte en Wonen

Verslag 21 juni 2016

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING RUIMTE EN WONEN

Datum: 21 juni 2016
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 19.32 – 22.10 uur

Aanwezig: mevrouw **K.W. van Doesen-Dijkstra** (voorzitter, D66), de dames M. van Duin (SP) *tot B3*, S.M. Brouwer (PvdA) *vanaf B3*, P. Brouwer (GroenLinks) *behalve B2*, A.M.J. Riemersma (Stadspartij) *bij B2*, I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), L.H. Venema (Partij voor de Dieren), M.E. Woldhuis (100% Groningen), de heren B.N. Benjamins (D66) *vanaf B*, J.P. Dijk (SP), M. van der Laan (PvdA), D.S. Ruddijs (PvdA) *tot B3*, M. van der Glas (GroenLinks), W.B. Leemhuis (GroenLinks) *bij B2*, M.D. Blom (VVD), J. Boter (VVD), A. Sijbolts (Stadspartij) *bij B1*, de heer R. IJtsma (Stadspartij) *vanaf B3*, H.P. Ubbens (CDA), A.P.M. Banach (Student en Stad)

Namens de griffie: mevrouw A. Weiland (commissiegriffier)

Namens het college: de heren P.S. de Rook (D66) *bij B2-B3*, R. van der Schaaf (PvdA) *behalve B3*

Insprekers: mevrouw De Boer (namens bewoners Voermanstraat en Perseusstraat), de heren Bakker (namens bewoners Perseusstraat 2 t/m 10), Feenstra (op persoonlijke titel)

Verslag: de heer J. Bosma

A. ALGEMEEN DEEL

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 19.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

A.2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A.3. Rondvraag

Dhr. Dijk (SP):

- Roept het college op zijn uiterste best te doen een geschikte alternatieve locatie te vinden voor Kelderwerk, dat een belangrijke sociale functie vervult.
- Verbaast zich erover dat de gemeente niet garant wil staan voor Kelderwerk.

Wethouder Van der Schaaf:

- Draagt Kelderwerk een warm hart toe en blijft helpen met het zoeken naar een andere tijdelijke locatie. Succes valt echter niet te garanderen.
- Besprak garantstelling uitgebreid. De risico's zijn te groot omdat zekerheden ontbreken.

A.4. Conformstukken

A.4.a. Bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring? (raadsvoorstel vrijdag 17 juni)

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 29 juni 2016.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Vaststelling bestemmingsplan Friese straatweg 145 (raadsvoorstel 26 mei 2016)

Mw. De Boer (inspreker namens bewoners Voermanstraat en Perseusstraat):

- Vindt het tekenend voor de gemeentelijke communicatie met andere bezwaarmakers in de krant te moeten lezen dat alle protesten zijn afgewezen en dat de torens er komen.
- Had de woning nooit gekocht met de kennis van nu. De maximumhoogte van de ACM-toren zou worden aangehouden met laagbouw naast Woldring.
- Verliest uitzicht, woningwaarde, privacy, woongenot en ziet verkeersdruk toenemen.
- Stelt dat een toename met 30% jongeren in strijd is met de in de structuurvisie Wonen geambieerde gevarieerde samenstelling van wijken. Waarom krijgt Paddepoel 2800 eenheden, terwijl de

Verslag 21 juni 2016

- Woonvisie tot 2022 een behoefte voor de hele stad voorziet van 1100?
- Is voor jongerenhuisvesting, maar dan wel gespreid over de stad.
- Bestrijdt dat de gemeente betrokkenen ruimschoots opvattingen naar voren liet brengen. Overleg vond altijd op initiatief van omwonenden plaats. De gemeente deed niets met ideeën.
- Vindt dat de gemeente plannenmakers alle ruimte geeft en bewoners vogelvrij verklaart. Hoe kunnen bewoners het bestemmingsplan beoordelen zonder kennis van andere bebouwingsplannen?
- Wil weten wanneer de gemeente de dialoog aangaat om tot gedragen planvorming te komen.

Dhr. Feenstra (inspreker op persoonlijke titel):

- Sluit aan bij al bekende reacties op het bestemmingsplan.
- Vreest voor de veiligheid van toekomstige bewoners op de smalle strook. Bij brand zitten zij als ratten in de val. Uit bijlage 6 blijkt dat het groepsrisico niet beperkt is door bronmaatregelen.
- Leest dat alle drie de beschreven ongeluksscenario's mogelijk dodelijke effecten hebben.
- Stelt dat hulpdiensten elkaar in de weg zullen staan, zelfs bij verbeterde toegang.
- Benauwt het dat het college luchtig om lijkt te gaan met de risico's.
- Concludeert uit archeologisch en bodemonderzoek dat niets met zekerheid valt te zeggen over de grond. Stond hier vroeger een Esso-depot? Is de grond afgesloten met een ondoordringbare laag? De gemeente had onderzoek kunnen doen bij het Kadaster en de Kamer van Koophandel.
- Pleit tegen bouw voordat er een schonegrondverklaring is.
- Roept op ernstig veiligheid en welzijn af te wegen en niet alleen financiële belangen.
- Stuurt schriftelijk een uitvoerige toelichting.

Dhr. Bakker (inspreker namens bewoners Perseusstraat 2 t/m 10):

- Kocht het huis met het oog op ruimte, zon en kindvriendelijkheid. Dit lijkt te worden afgenomen nu het jaagpad een hogesnelheidslijn voor studenten wordt en er veel woningen gebouwd worden.
- Vreest vooral voor de verkeersveiligheid van jonge schoolgaande kinderen.
- Heeft de indruk dat Paddepoel als nieuwe studentenwijk wordt bestempeld.
- Vindt het bijzonder niet ingelicht te zijn over de bestemmingsplanwijziging.
- Voegde foto's bij zijn brief die de zonnestudie tegenspreken.
- Ziet het ontwerp als een klankkast met geluidsoverlast over het water tot gevolg. Niet voor niets is een huismeester aangesteld, die alleen overdag aanwezig is. Overlast is vaak 's avonds.
- Voelt zich niet serieus genomen. Tijdens het gesprek met de gemeente waren de plannen al in kannen en kruiken. De media is eerder geïnformeerd dan omwonenden.
- Roept de raad op niet alleen naar belangen van commerciële partijen en studenten te kijken, maar ook naar die van andere bewoners die de wijk veel schuwgen geven.
- Vraagt de raad niet in te stemmen met het voorstel voor een woontoren, dat in strijd is met de informatie ten tijde van verkoop en dat onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Dhr. Van der Laan (PvdA):

- Vindt de hoogwaardige units goed in Bouwjong passen. Het zorgt voor verlichting van kamerbewoning in wijken.
- Complimenteert de uitgebreide documentatie. Er lijkt geen schaduw op de grondgebonden woningen te vallen volgens de studie.
- Vindt 73 handtekeningen niet niks en vraagt het college waarom zo negatief gereageerd wordt.
- Ziet veel negatieve reacties niet als bewijs voor een slecht proces, al kan het een symptoom zijn.
- Wijst op de belangen van toekomstige bewoners en huidige kamerbewoners en hun burens.
- Roept het college op een visie op de Reitdiepzone te ontwikkelen.

Mw. Venema (Partij voor de Dieren):

- Vindt dat wat moet gebeuren aan het tekort aan goede jongerenwoningen, maar ziet ook weerstand.
- Stelt dat omwonenden ook de stad maken. Wat is gedaan met hun inbreng en bezwaren?
- Heeft geen voorkeur voor nieuwbouw. Is het pand niet zonder sloop aan te passen voor bewoning?
- Stelt dat zonuren juist in de winter belangrijk zijn. Het korten daarop komt de gezondheid en het plezier van omwonenden niet ten goede.

Dhr. Banach (Student en Stad):

- Verwacht reacties bij een grootschalig plan, maar vindt het passen in Bouwjong.
- Vindt de reactie van het college goed onderbouwd. Dit hoort bij een grote stad.
- Is positief over de twee fietsstallingsplekken per woning.
- Ziet als voordeel dat de zeshonderd jongeren het winkelcentrum zullen gebruiken.

Verslag 21 juni 2016

- Verzoekt te reageren op de kritiek dat informatievoorziening tekortschoot.
- Hoopt dat het plan de doorstroming stimuleert, zodat elke jongere in de toekomst een geschikte woning kan krijgen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vraagt het college te reageren op de kritiek dat het niet past in eerdere planning, dat de zonnestudie niet klopt en dat slecht gecommuniceerd is. Waarom waren bewoners niet op de hoogte?
- Vindt dat bewoners recht op informatie hebben als plannen voor de zone wijzigen.
- Wil kwaliteit toevoegen en daarmee ook huisjesmelkers bestrijden, maar hoort eerst graag een reactie van het college op de insprekers.
- Ontvangt graag een rapportage en stukken van het Kadaster, die verplicht zijn bij het toepassen van hogere grenswaarden voor geluidshinder.

Dhr. Boter (VVD):

- Vindt dat de stevige ambities voor kwalitatieve jongerenhuisvesting hier zichtbaar worden.
- Noemt het helder dat een dergelijk plan individuele woonbelangen raakt.
- Weegt dat af tegen het belang veel jongeren naar de stad te trekken en fatsoenlijk te huisvesten.
- Vindt het plan mooi, goed doordacht, onderbouwd en uitvoerbaar. De locatie tussen Zernike en het centrum is ideaal voor jongeren en er is meer hoogbouw in de omgeving.
- Vraagt hoe verdere communicatie op gang gaat komen over invulling van de bebouwing en verkeersveiligheid.
- Beoordeelt de beschikbare informatie als correct, al is de communicatie wellicht niet helemaal goed verlopen of begrepen.

Mw. Brouwer (GroenLinks):

- Denkt dat de buurt enorm op zal knappen van dit plan.
- Ziet dat de huismeester tegemoet moet komen aan de zorgen over overlast.
- Begrijpt de impact op de omgeving, maar weegt het belang van Bouwjong zwaarder.
- Vindt de Reitdiepzone een goede plek voor kwalitatieve jongerenhuisvesting. Het is belangrijk meer gezonde en goede leefomgeving te creëren in de strijd tegen slechte kamerverhuur.
- Hecht aan voldoende fietsenberging.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Richtte de Stadspartij op omdat destijds slecht geluisterd werd naar bezwaren van omwonenden tegen een woontoren aan de Lodewijkstraat.
- Ziet dat alle bezwaren ongegrond zijn verklaard en dat veel misging in de communicatie.
- Acht de locatie op zich geschikt voor jongerenhuisvesting, maar vindt de gevolgen van dit plan voor de omgeving onevenredig groot vanwege de hoogte.
- Juicht de transformatie van de Reitdiepzone wel toe, al ontbreekt nog een totaalvisie.
- Wil af van de compacte stad en vindt flats als deze van 50 m te gortig.
- Vindt het een drogreden te stellen dat dit inherent is aan wonen in de stad. Omwonenden kochten hun huizen vanwege uitzicht. Deze argumenten zullen straks in Ten Boer tot problemen leiden.

Mw. Woldhuis (100% Groningen):

- Hoort dat deze ontwikkelaar weinig ervaring heeft met dergelijke projecten.
- Bestrijdt dat de gemeente akkoord gaat met overschrijding van geluidsnormen vanwege groot stedenbouwkundig en maatschappelijk belang. Het dient alleen het belang van de ontwikkelaar.
- Hekelt dat de balans in deze wijk verstoord wordt, zoals blijkt uit de vele bezwaren. Stadsbreed moeten er woningen bijkomen, maar dit is meten met twee maten.
- Wijst erop dat er op het nabijgelegen Zerniketerrein heel veel plek is.

Dhr. Benjamins (D66):

- Vindt het een waardevolle toevoeging aan de voorraad jongerenhuisvesting.
- Merkt op dat de locatie al jaren in de notitie jongerenhuisvesting is opgenomen. Ook was bekend dat er vierhonderd woningen zouden komen. De vraag was hoe hoog het zou worden.
- Is benieuwd in hoeverre de Gembeton-locatie tijdelijk blijft.
- Verzoekt duidelijkheid te geven over de variërende aantallen woningen en bewoners.
- Hoopt niet dat de wijze van beantwoording richting provincie en Omgevingsdienst illustratief is voor hoe de gemeente omgaat met bewoners van de Reitdiepzone.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Stelt dat het vergroten van het aanbod voor het groeiende aandeel 20-35-jarigen (nu een derde) de

Verslag 21 juni 2016

- enige duurzame oplossing is tegen onttrekking van gezinswoningen.
- Merkt op dat geen nieuwe jongerencomplexen leegstaan. Er is vraag.
- Vindt de Reitdiepzone geschikt. Nieuwe ontwikkelingen zijn hier wenselijk.
- Verzoekt de wethouder te reageren op de insprekers, die zich niet gehoord voelen. Zijn hun belangen voldoende meegewogen?
- Vraagt hoe geborgd is dat de beheerder langere tijd blijft.

Mw. Van Duin (SP):

- Juicht goede betaalbare jongerenhuisvesting toe, ook in de Reitdiepzone. Alternatieven voor kamerverhuur zijn noodzaak.
- Vindt hoogbouw hier ook geschikter dan in tuintjes dicht bij andere bewoning.
- Hoort signalen dat de inspraak niet goed is verlopen. Alleen buurtverenigingen zouden zijn uitgenodigd voor een inspraakavond en de plannen zouden al kant-en-klaar zijn. Veel is onduidelijk.
- Wil weten waarom bewoners in de krant moeten lezen dat het college bezwaren naast zich neerlegt.
- Krijgt graag een overzicht te geven hoe de buurt betrokken is en dit in het vervolg standaard te leveren. Wie is uitgenodigd en welk doel hadden de bijeenkomsten?
- Heeft begrepen dat intern een visie is afgesproken hoog- en laagbouw als een kralenketting af te wisselen. Waarom besloot de raad daar niet over? Het heeft veel invloed op omwonenden.
- Leerde uit ambtelijke navraag dat plannen soms wel en soms niet goedgekeurd worden.

Wethouder Van der Schaaf:

- Beamt dat het plan fors en ingrijpend is met impact op de directe omgeving. Veranderend uitzicht is onprettig. Dat is niet uniek, de Trefkoellocatie en het Student Hotel zijn ook fors.
- Vindt het volkomen logisch dat omwonenden zorgen hebben of ronduit tegen zijn. Ze voelen zich betrokken, kijken vanuit hun eigen en soms ook vanuit het algemeen belang.
- Wijst erop dat de Reitdiepzone vanaf 2009 een prominente Bouwjonglocatie is. In het oudere structuurplan Stad van Straks was het een intensiveringsgebied met transformatie naar wonen.
- Kon geen compleet beeld geven van plannen verder dan algemene visies, omdat ontwikkeling jarenlang onzeker was.
- Wijst op de visies van Bouwjong en van structuurontwikkeling in Reitdiep (2012).
- Ziet als voordeel dat telkens beoordeeld kan worden of laag- of hoogbouw geschikt is. Precies vastleggen in het bestemmingsplan zou direct bouwrecht geven.
- Stelt dat bij een concreet plan de belangenafweging aan de orde is. Dat hoort bij stadsontwikkeling.
- Constateert dat veranderende marktomstandigheden en woningvraag ervoor zorgden dat eerdere plannen niet gerealiseerd zijn.
- Hanteert het ritme van het kralensnoer vanuit algemeen stedenbouwkundig oogpunt om te voorkomen dat er acht torens naast elkaar komen. Dit is niet per se een politieke visie.
- Ziet ontwikkeling van goede jongerenhuisvesting als pendant van de stevige rem op de toename van kamerverhuur, terwijl aantallen studenten blijven stijgen. Ook is er een vervangingsvraag.
- Begrijpt de behoefte aan een visie op de Reitdiepzone, waar zeker niet alleen jongerenhuisvesting zal komen. Het college kiest voor verschillende woonvormen, doelgroepen en groottes.
- Ziet dat de bouw van studentenhuisvesting in Paddepoel niet overal zoveel weerstand oproept.
- Vindt dat de projectontwikkelaar positief in gesprek ging met de buurt en flinke aanpassingen deed in het voortraject om tegemoet te komen aan bezwaren, zoals zichtlijnen en de huismeester.
- Wijst erop dat op elke plek discussie kan ontstaan. Raad en college moeten belangen afwegen.
- Legt uit dat het toegestaan is van de grenswaarden af te wijken. Het betreft grenswaarden van verkeersgeluid voor het pand zelf. De gevel aan de Westelijke Ringweg is doof gemaakt.
- Zegt toe verschillende ontwikkelingen in de Reitdiepzone na de zomer nader te duiden. Het moet een samenspel zijn van verschillende woningbouwprogramma's en hoog- en laagbouw.
- Antwoordt dat er meerdere gesprekken met bewoners zijn geweest, vooral door de ontwikkelaar, maar weet niet zeker of elke omwonende meermaals is uitgenodigd. Een aantal zeker.
- Verwijst naar het overzicht van buurtbetrokkenheid in de notitie.
- Betreurt dat de pers twee dagen voor de brief aan omwonenden publiceerde. Dat is misgegaan.
- Stuurt op 435 woningen en waarschijnlijk niet meer dan 600 bewoners. De berekening van het groepsrisico verandert hier niet van, maar de stukken worden hierop aangepast.
- Vindt de gekozen hoogte hier passend. Het had hoger kunnen zijn.
- Stelt dat jongeren zelf vaak last hebben van elkaars feestjes, overlast voor de buurt valt meestal mee.

Verslag 21 juni 2016

- Zal in de omgevingsvergunning garanderen dat de huismeester niet na een halfjaar vertrekt. Het kan zijn dat hij op termijn niet meer nodig blijkt te zijn.

Het raadsvoorstel wordt als éénminuutinterventie geagendeerd voor de raad van 29 juni 2016.

B.2. Ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied (collegebrief 10 juni 2016)

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is verheugd dat de planvorming op schema ligt.
- Is bezorgd over de onnodig dubbele signalen over de kappen.
- Concludeerde uit het vorige debat dat het verhaal uitnodigend moet blijven voor vormgevers met respect voor de oude context en mogelijk een iconisch resultaat.
- Vindt het verlagen van kappen in het kerngebied met 2 m en terugbrengen van de flanken naar 7 m een vreemde interpretatie van dat debat en een verkeerd signaal. Waarom is dat nodig?
- Vraagt of het een gemiste kans is geen ruimte te geven voor inpassing van internationale bussen.
- Vindt aanpassingen voor taxi's en Kiss & Ride positief. Speelt dit niet ook aan de zuidkant?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Complimenteert de aankoop van het PostNL-gebouw, dat een busperron aan de zuidzijde en plannen van omwonenden mogelijk maakt.
- Wil goed nadenken over invulling van de noordzijde, zodat geen lege plekken ontstaan op het huidige busstation.
- Is bezorgd over verplaatsing van de fietsenflat en mogelijk extra fietsparkeerplekken onder de kappen. Wat als er geen goed alternatief wordt gevonden?
- Heeft altijd zorgen geuit over mega-overkapping, die geen recht doet aan het stationsgebouw en de historische kappen. Het zou mooi zijn deze mogelijkheid te schrappen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Is blij met de aankoop van het PostNL-gebouw. Het maakt de kans op een volwaardig busstation aan de zuidzijde groter, dit heeft de voorkeur op basis van de huidige informatie.
- Vindt dat de kappen juist voorzichtig zijn opgenomen waarbij de raad sturing houdt om een uiteindelijk ontwerp te beoordelen.
- Steunt de poging de kappen uit de jaren twintig en dertig her te gebruiken.
- Vraagt waarom ruimte wordt geboden om kappen buiten het stationsgebouw uit te laten steken.
- Is voor een efficiënte overstap naar taxi of auto, maar is bezorgd over doorkruising van het fietsnetwerk. Is de Kiss & Ride aan de zuidzijde mogelijk? De noordzijde is dan aangenaam verblijfsgebied.

Dhr. Dijk (SP):

- Merkt op dat het onderwerp al vaak besproken is. Het ontwerp ziet er goed uit.
- Ziet ruimte voor herplaatsing van het seinhuis, de loopbrug, de historische perronkappen en drie varianten voor de zuidelijke entree en is benieuwd naar de concrete uitwerking.
- Is blij met de aankoop van het PostNL-gebouw, die een bustunnel mogelijk maakt.

Mw. Riemersma (Stadspartij):

- Is blij met deze nieuwe stap en vooral voor een efficiënt en toegankelijk stationsgebied.
- Keek uit naar aankoop van het PostNL-gebouw en is benieuwd naar het aankoopbedrag.
- Is voor een veilig gestrekt busstation.
- Wil een goede oplossing voor de taxi's opdat ze niet het fietspad doorkruisen.
- Is tegen een hoge moderne kap en voor behoud van de historische kappen, ook uit 1928.

Dhr. Blom (VVD):

- Felicitteert de gemeente met de aankoop van het PostNL-gebouw. Het maakt de gewenste bustunnel en het gestrekte busstation mogelijk.
- Gaat ervan uit dat er een goede oplossing komt voor de daar gevestigde startups.
- Is enthousiast over de plannen, die een toekomstbestendig stationsgebied met meer comfort en veiligheid mogelijk maken.
- Is voor het opheffen van het busstation aan de noordzijde, dat zorgt voor verkeersonveiligheid en milieubelasting wanneer bussen steeds door de tunnel heen en weer moeten.
- Waardeert dat de historische waarde gekoesterd en gewaarborgd blijft.

Dhr. Benjamins (D66):

- Is blij met het integrale plan en de gewenste harmonie tussen oud en nieuw.

Verslag 21 juni 2016

- Is nieuwsgierig welke beelden en keuzes er voor de kappen komen.
- Is verheugd over aankoop van het PostNL-gebouw en vertrouwt op de veerkracht van de startups.
- Blijft zorgen houden over de aansluiting voor de fiets op de binnenstad. Het is goed al na te denken over inrichting van het huidige busstation en het verleiden van fietsers naar de Herebrug.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Steunt de ambitie het mooiste station te blijven. Aankoop van het lelijke PostNL-gebouw past daarbij en maakt bussen aan de zuidzijde mogelijk. Het college reageert goed op bezwaren.
- Sluit aan bij het CDA wat betreft de historische elementen. Mogelijkheden zijn ingeperkt, maar het blijft de vraag wat er concreet komt. Het is een mooie aanleiding iets aan het stadsbalkon te doen.
- Vindt Zwolle een voorbeeld hoe het mis kan gaan. Een megalomane witte kap zou jammer zijn.
- Vindt het goed dat de westflank is toegevoegd en bepleit voorrang voor elektrische taxi's.

Dhr. Banach (Student en Stad):

- Is blij met aankoop van het PostNL-gebouw en het overeind houden van historische waarden.
- Sluit aan bij vragen over het doorkruisen van het fietspad en de fietsverbinding naar de binnenstad.

Mw. Woldhuis (100% Groningen):

- Sluit aan bij de bijdrage van de ChristenUnie.

Mw. Venema (Partij voor de Dieren):

- Steunt aankoop van het PostNL-gebouw, het veiliger maken van het station en de mogelijkheid het gelijkvloers te maken. Het busstation is in elk geval per lift of roltrap bereikbaar.
- Vraagt met klem rekening te houden met een zo groen mogelijke inpassing, zoals bewoners wensen.
- Begrijpt dat het geen eis kan zijn, maar pleit voor het bevorderen van meer dan twee elektrische bussen voor 2030 om vervuiling en geluidsoverlast tegen te gaan.

Wethouder De Rook:

- Ziet dit als de volgende stap op weg naar het mooiste station van Nederland dat ook goed werkt.
- Legt uit dat het bestemmingsplan faciliteert, sturing komt uit het ruimtelijk-functioneel ontwerp.
- Maakt een korte busstrook volgens de halfopen variant mogelijk. Aanloop van het PostNL-gebouw maakt dit mogelijk. De precieze uitwerking moet zo goed mogelijk met de omgeving volgen.
- Maakt met dit plan een busstation aan de zuidzijde mogelijk. Wanneer de raad daartoe besluit, dan volgt in het voorjaar van 2017 een nadere verkenning van invulling van de noordzijde. Geopperde opties als fietsverbindingen en een internationaal busstation horen daarbij.
- Ziet Europapark ook als mogelijke locatie voor een internationaal busstation wanneer internationaal busverkeer sterk groeit. Er is meer ruimte. Het bestemmingsplan sorteert niet voor op keuzes.
- Stelt dat de 18 m bouwhoogte aansluit op alle varianten van Mooi extra.
- Biedt op advies van ProRail ruimte om de kappen iets uit te laten steken om reizigers droog te laten staan. De verwachting is niet dat dit over de hele lengte nodig is.
- Wil de actievare zuidkant niet via de Parkweg ontsluiten en denkt na hoe de Rivierenbuurt te ontlasten. Bewoners hechten hier belang aan.
- Wil een Kiss & Ride aan de zuidkant best overwegen en bij goede verkeersafwikkeling is een noordelijke dan wellicht niet meer nodig, maar wil niet nu een keus maken in het bestemmingsplan door het enkel daar vast te leggen.
- Vindt ook dat de fietsroute naar Zernike veilig moet zijn. Dit is een ontwerpogave.
- Maakt morgen voorkeursbeleid voor elektrische taxi's bekend met twee snellaadpalen vooraan in de rij.
- Ziet genoeg te overwegen opties voor de fietsflat.
- Heeft aandacht voor het mooie initiatief van Big Building. Tijdelijkheid was het uitgangspunt.

B.3. Ontwerp inrichting Nieuwe Markt (raadsvoorstel 26 mei 2016)

Dhr. Dijk (SP):

- Vindt de aandacht voor speelgelegenheid te karig en pleit voor een vaste speelplek. De locatie is geschikt omdat er geen auto's, bussen en fietsers zijn. Evenementen kunnen ook op de Grote Markt.

Dhr. Blom (VVD):

- Complimenteert het ontwerp en de inspraak.
- Is verguld met de natuursteen, dat robuust en sfeervol is.
- Waardeert de waterelementen en het tappunt.
- Looft de aandacht voor slechtzienden en verlichting.

Verslag 21 juni 2016

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is tevreden en heeft er vertrouwen in dat het een mooi plein wordt met diverse functies.
- Weet niet of er genoeg behoefte is aan drie marktpleinen om voor voldoende vulling te zorgen.
- Ziet voor het eerst aandacht voor begaanbaarheid met naaldhakken. De Vismarkt loopt lastig.
- Sluit aan bij de SP dat het wellicht een heel leuke speelplek kan zijn in combinatie met het Forum.
- Vindt ideeën voor een fontein creatief omgebogen naar een waterstroom. Het is belangrijk dat het wel werkt, bij de Beren functioneert het nog steeds niet.
- Wil een open blik op de prachtige Nieuwe Markt. De doorgang vanaf de Oostwand is cruciaal.

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Is enthousiast over de gekozen steensoort en waterelementen, die ook urban heating tegengaan.
- Benadrukt het belang van goede sfeervolle verlichting vanwege de vele schaduw. Op het Damsterplein zijn groen en evenementen ook te combineren.

Dhr. Banach (Student en Stad):

- Betreurt dat de fontein niet doorgaat en roept op de waterstroom op beweging te laten reageren zodat een spelelement ontstaat.
- Vraagt of een fontein op de Grote Markt is overwogen.

Mw. Brouwer (PvdA):

- Is blij met het mooie perspectief met natuursteen, water en groen en diverse gebruiksmogelijkheden.
- Benadrukt het belang van goede sfeervolle verlichting vanwege de vele schaduw.
- Heeft veel vertrouwen in een goed resultaat.

Mw. Venema (Partij voor de Dieren):

- Vindt de struiken en bomen aan de noordzijde goed.
- Is voor verticale tuinen en groene daken.
- Is verheugd over de watertafel en het tappunt.
- Hoopt dat verlichting energiezuinig zal zijn.
- Ziet dat gebruiksmogelijkheden open worden gelaten.
- Hekelt de afbeelding met een muilddier met volgeladen kar.

Dhr. IJtsma (Stadspartij):

- Had liever een groot plein gezien zonder het Forum met ruimte voor groen en een fontein.
- Vindt de verwachtingen van een bruisend plein wat ambitieus vanwege de schaduw en wind.
- Stelt dat het eindbeeld nog onduidelijk is en afhangt van de invulling van de Oostwand.
- Is niet overtuigd van het watergootje. Leidt dit complicerende element niet tot meerkosten, die beter in de achterzijde van de Poelestraat geïnvesteerd kunnen worden om de beleving te verbeteren?
- Benadrukt het belang van verlichting.
- Vraagt een toelichting op niet-commerciële zitplaatsen.

Dhr. Benjamins (D66):

- Is het ermee eens dat het plein vergroend moet worden met belanghebbenden.
- Vindt het goed dat veel met inspraakreacties is gedaan en is tevreden over het proces en het plan.

Mw. Woldhuis (100% Groningen):

- Ziet weinig veranderingen ten opzichte van het eerste ontwerp.
- Had liever een moderner plein met meer cachet gezien. Misschien komt dat nog.
- Roept op de geliefde trappen van het VVV-gebouw te herplaatsen, al is de Nieuwe Markt met 80% schaduw waarschijnlijk ongeschikt.
- Roept op programmering van de markten beter af te stemmen en de raad te betrekken. De ijsbaan gaat van de Grote naar de Nieuwe Markt, waarom is niet duidelijk.
- Denkt dat mensen niet graag in de schaduw op het terras zitten. Of komt er verwarming?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Looft dat veel rekening is gehouden met toegankelijkheid en steunt het plan.
- Is benieuwd of uitgangspunten van meer groen ook voor de Grote Markt gaan gelden.
- Roept op na te denken over een nieuwe verblijfsfunctie op de Grote Markt, waar het informatiecentrum gaat verdwijnen.

Wethouder De Rook:

- Koos voor zo veel mogelijk multifunctionaliteit om verschillende activiteiten door de week en de seizoenen heen toe te laten. Een vaste fontein, speelplek of veel bomen beperken die ruimte.
- Ziet voor zich dat er een verplaatsbare speelgelegenheid is, die tijdelijk weggaat voor een

Verslag 21 juni 2016

- evenement of een ijsbaan. Dit geldt ook voor stoeltjes.
- Merkt op dat het verplaatsen van bomen op het Damsterplein niet goed bevalt. Op de Nieuwe Markt zal dit nog lastiger gaan.
- Koos een steen die toegankelijker is voor rollators, rolstoelen en naaldhakken. Uitwerking volgt.
- Vraagt in gesprekken over ontwikkeling van de oostwand aandacht voor verticaal groen en groene daken. De gemeente is niet de ontwikkelaar.
- Vindt de watertafel een leuke aanvulling als speelelement, die de fietsenkelder niet in de weg zit.
- Bespreekt waterelementen op de Grote Markt wanneer herinrichting aan de orde is door het verdwijnen van de bussen.
- Zegde toe de raad te informeren over invulling van de Oostwand zodra dat mogelijk is. Er gebeurt veel, maar voordat handtekeningen gezet zijn moeten onderhandelingen niet belast worden.
- Hanteert voor de doorgang het bestemmingsplan als kader. De invulling is ook afhankelijk van de keuzes van ontwikkelaars.
- Is met een gespecialiseerd bureau in gesprek over verlichting.
- Verwijst wat betreft afstemming van programmering naar de Marktvisie op de LTA.
- Denkt dat een structurele warenmarkt niet goed past bij de Nieuwe Markt.
- Is blij met het gegroeide enthousiasme over de trappen en kijkt hoe bij herinrichting van de binnenstad voorzien kan worden aan de behoefte aan niet-commerciële zitgelegenheid.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 29 juni 2016.

B.4. Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad (collegebrief 26 mei 2016)

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Was tegen het fungeren als bank voor het TsZC, maar nu voor het op gang helpen van sociale woningbouw. Het past bij de doelstelling van 10% in Meerstad.
- Leest vandaag dat corporaties toch meer investeringsruimte hebben dan gedacht en hoopt dat dit niet het eindpunt zal zijn.

Dhr. Benjamins (D66):

- Ziet dat Meerstad toch een financiële injectie nodig heeft, maar steunt ondersteuning van deze kleinschalige en charmante sociale woningbouw.
- Sluit aan bij de vraag van DTZ Zadelhoff hoe gegarandeerd wordt dat het sociale huur blijft.

Dhr. Dijk (SP):

- Vindt het pijnlijk te zien dat corporaties geen woningen kunnen realiseren.
- Vraagt waarom gekozen is voor zo'n hoge prijscategorie. Hoe helpt het college corporaties om echt betaalbare huurwoningen te realiseren? Dit is nodig voor een echt gemengde wijk.
- Begrijpt dat het risico dat de woningen niet verhuurd worden klein is gezien de grote vraag.
- Informeert naar de precieze afspraken met Rizoem om te voorkomen dat huurverhogingen de liberalisatiegrens overschrijden. Het gaat wel om een lening van 1 miljoen euro.
- Vindt het verontrustend dat DTZ de financiële overeenkomst niet heeft ingezien.

Dhr. Ubbens (SP):

- Sluit aan bij de vraag van D66 en SP naar de precieze afspraken. Zijn nadere verplichtingen contractueel vast te leggen?
- Vraagt waarom niet gekozen is voor meer goedkopere woningen, eventueel energieneutraal.

Mw. Brouwer (PvdA):

- Hecht aan goede betaalbare sociale huurwoningen. Er is meer vraag dan aanbod. Niet alleen prijs, maar ook kwaliteit is belangrijk. Bij prijs gaat het om de totale woonlasten.
- Juicht het project toe en hoopt op meer.

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Is tevreden over de goede start met sociale huurwoningen en stemt in met de financiering.
- Vraagt waarom niet gekozen is voor energieneutrale woningen. De gemeente heeft de ambitie vanaf 2017 alleen nog energieneutraal te bouwen en de woningen liggen in het aardbevingsgebied.

Dhr. IJtsma (Stads partij):

- Vindt het wenselijker te kijken of een andere corporatie in Meerstad zou willen investeren.
- Schat het risico hoog in, omdat Rizoem zich nog niet bewezen heeft en de gevolgen groot zijn wanneer een project omvalt.
- Kan op de website van Rizoem Cortingborg 2 niet terugvinden, maar wel dat morgen de verkoop

Verslag 21 juni 2016

van dertien woningen start. Dan zouden er slechts vijftien overblijven voor de verhuur.

- Vraagt of woningen via Woningnet worden toegewezen.
- Verzoekt de exploitatie toe te lichten, die nauw aansluit bij de corporatiesector.

Mw. Venema (Partij voor de Dieren):

- Had liever lagere woonlasten gezien door lagere huren en energieneutraliteit. De woningen zijn dan duurzaam voor het klimaat en sociaal.

Dhr. Boter (VVD):

- Heeft er moeite mee dat de gemeente sociale huurwoningen financiert in plaats van corporaties.
- Gaat toch akkoord met het mooie project en is voor het toevoegen van sociale huurwoningen.
- Vraagt of dit plan aanjager kan zijn om Nijestee kleinere en goedkopere huurwoningen te laten bouwen in lijn met de prestatieafspraken. Dit verbetert de doorstroming en verkleint het tekort.
- Vindt het plan goed onderbouwd en financieel haalbaar met oog voor de risico's.

Mw. Woldhuis (100% Groningen):

- Sluit aan bij de PvdA.

Wethouder Van der Schaaf:

- Ziet het als een mooie bescheiden eerste stap op weg naar 10% sociale huurwoningen in Meerstad, dat een gemengde wijk moet worden die voor iedereen bereikbaar is.
- Verbaast zich over de genoemde aantallen op de website van Rizoem en komt hierop terug. Mocht het aantal huurwoningen lager zijn, dan verlaagt het risicoprofiel.
- Zag corporaties twijfelen over investeringen in Meerstad omdat het nog niet op gang kwam en ze minder investeringsruimte hadden. Het bouwoffensief maakt deze investeringen mogelijk, Rizoem is daar uitstekend op ingegaakt.
- Vindt de kwaliteit en uitstraling van de woningen op deze belangrijke plek goed.
- Beaamt dat de prijs aan de bovenkant van sociale huur zit, maar binnen de huurtoeslaggrens valt. Zodra Rizoem de huur te hoog maakt, dan zou het commerciële huur betreffen. De lening is dan niet meer toegestaan en zou ineens afgelost moeten worden. Dit geldt de hele leenperiode.
- Kan niet garanderen dat het sociale huurwoningen blijven wanneer Rizoem de lening aflost of de woningen inclusief lening verkoopt. Dit lijkt onwaarschijnlijk. Corporaties kunnen ook verkopen.
- Is ervan overtuigd dat Rizoem een betrouwbare partner is. Nadere verplichtingen in het contract zijn niet mogelijk, omdat het eigendom bij Rizoem ligt en er alleen sprake is van een lening.
- Legt uit dat deze kwaliteit en prijs vrijwel niet te realiseren zijn voor corporaties vanwege de hoge onrendabele top door de nieuwe toewijzingsregels, waar Rizoem niet onder valt. Rizoem mag de woningen toewijzen aan huurders met een laag inkomen.
- Noemt het een puzzel met corporaties binnen de prestatieafspraken en passendheidsregels goede huurwoningen te realiseren, met name gezinswoningen. Appartementen zijn niet uit te sluiten.
- Ziet financiële ruimte bij corporaties om hierin de komende jaren stappen te maken. De situatie verschilt sterk per corporatie, maar een aantal corporaties heeft zeker meer ruimte.
- Merkt op dat de woningen energiezuinig worden.
- Zal meegeven maximaal te onderzoeken of energieneutraliteit mogelijk is.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.10 uur onder dankzegging.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Raadsvoorstel



Onderwerp **Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring**
Registratienr. 5747493 Steller/telnr. Meinderts Bijlagen Div.

Classificatie

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

Van der Schaaf

Raadscommissie

RenW

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de zienswijze van een lid van de actiegroep Feesten uit Balans over te nemen voor wat betreft: het verlagen van de geluidnorm voor categorie-1-evenementen, motivering voor en verscherping van de geluidnorm voor categorie-2- en 3-evenementen, motivering voor het tijdelijk toestaan van verhoging van de geluidnorm met 5 dB(A)/5dB(C) voor categorie-3-evenementen en verduidelijking van de afbeeldingen van de geluidssituatie, en voor het overige niet over te nemen;
- II. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig dit voorstel over te nemen en het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark – de drafbaan en De Kring', digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP551KranenbStadsp-vg01.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van februari 2016, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig dit voorstel vast te stellen;
- III. geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

Het voorliggend raadsvoorstel en bijbehorend bestemmingsplan is aangepast ten opzichte van de versie die op 11 mei 2016 is behandeld in uw raadscommissie Ruimte en Wonen.

Reden voor dit nieuwe voorstel is de uitspraak van de Raad van State d.d. 1 juni 2016 inzake bestemmingsplan Kardinge, dat ook een regeling geeft voor evenementen. Uit de uitspraak blijkt onder meer dat de Raad van State het noodzakelijk acht een definitie van het begrip 'dance-evenement' op te nemen in het bestemmingsplan.

Voor de Drafbaan Stadspark is de evenementenregeling vergelijkbaar met die voor Kardinge (artikel 1). Dit is de reden dat in bijgaand raadsvoorstel en bijbehorend bestemmingsplan de definitie van dance-evenement is toegevoegd, alsmede een toelichting op de, in vergelijking met muziek-evenementen die geen dance-evenementen zijn, strengere regeling voor dance-evenementen (paragraaf 3.1).

B&W-besluit d.d.: 14 juni 2016

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Inhoud van het bestemmingsplan

Met het voorliggend bestemmingsplan wordt bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark ten behoeve van twee locaties aangepast, namelijk voor de drafbaan in het Stadspark van Groningen en voor de woonwagenclocatie De Kring ten westen van het Stadspark. De aanleidingen voor de aanpassing zijn de volgende.

De Drafbaan

Groningen is een bruisende en leefbare stad met een ruim en gevarieerd aanbod aan evenementen.

Dit aanbod is zowel binnen -in de vele theaters, podia en zalen-, als buiten te bezoeken.

In het kader van de actualisering van bestemmingsplannen heeft de gemeenteraad op 26 juni 2013 bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark vastgesteld. Op 23 juni 2014 heeft de Raad van State dit besluit vernietigd voor zover het de regeling van evenementen op de drafbaan in het Stadspark betreft (artikel 11.1 onder c). Reden is, dat in het bestemmingsplan een nadere onderbouwing en invulling van de toegestane evenementen (aantal, soort, geluidproductie etc.) gewenst is.

De Kring

Op grond van voortschrijdend inzicht behoeft de regeling voor bouwwerken bij woonwagens een nadere regeling ter bevordering van het woon- en leefklimaat en de stedenbouwkundige uitstraling.

Aanleiding en doel

Deze Partiële herziening is opgesteld voor de drafbaan in het Stadspark en voor woonwagenclocatie De Kring ten westen daarvan.

De drafbaan

De drafbaan in het Stadspark heeft de bestemming Sport in bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark. In dit plan is vastgelegd dat het terrein van de drafbaan onder meer bestemd is voor evenementen, waaronder circussen, het Bevrijdingsfestival en de viering van Gronings Ontzet. Het hiertegen is ingestelde beroep is gegrond verklaard. Reden is, dat in bestemmingsplannen bij het toestaan van evenementen een regeling dient te worden gegeven van het aantal evenementen per jaar, het soort evenementen, de geluidsproductie en de maximale bezoekersaantallen; de ruimtelijke gevolgen van het houden van evenementen voor de belasting van de aan- en afvoerwegen dienen te worden afgewogen.

Uit de aan het beroep voorafgaande reacties van omwonenden blijkt, dat de bezwaren zich voornamelijk richten op muziekenvenementen, met name op de evenementen buiten de door de burgemeester aangewezen feestdagen, en dan vooral op de dancemuziekfeesten. De bezwaren richten zich dus bijvoorbeeld niet op de harddraverijen of op de viering van het Gronings Ontzet/ Nieuwjaarsfeest/ Bevrijdingsfestival. Ook de verkeersstromen leiden niet tot grote bezwaren door de gunstige ligging van de drafbaan ten opzichte van de aan- en afvoerwegen. Echter, hieraan is in verband met de jurisprudentie wel aandacht besteed in het bestemmingsplan.

In het voorliggend bestemmingsplan is na de uitspraak van de Raad van State d.d. 1 juni 2016 inzake bestemmingsplan Kardinge, de definitie van 'dance-evenement' toegevoegd, alsmede een toelichting op de, in vergelijking met muziekenvenementen die geen dance-evenementen zijn, strengere regeling voor dance-evenementen (paragraaf 3.1).

Definitie: Een dance-evenement is een muziekenvenement waar dansmuziek ten gehore wordt gebracht, die grotendeels is gemaakt met elektronische muziekinstrumenten en die zijn kracht ontleent aan de lage tonen, waarbij het aantal beats per minuut in overwegende mate meer dan 120 bedraagt.

Ter toelichting: Dance-muziek is een paraplueterm voor een groot aantal muziekstijlen. Deze muziekvorm kent een hoge frequentie aan lage tonen. Met name in verband met dancemuziek is in het voorliggend bestemmingsplan, naast de reguliere dB(A)-norm, een maximale geluidsnorm in dB(C) opgenomen. Omdat in de buitenlucht de midden- en hoge tonen sneller/beter dempen dan lage tonen, veroorzaakt met name dance-muziek, waar veel lage tonen in zitten, in de omgeving meer hinder. Door dit effect blijven vooral op wat grotere afstand de lage tonen hoorbaar. Deze dringen ook gemakkelijker door in geluidsgevoelige gebouwen, terwijl hogere tonen worden tegengehouden door de muren en dergelijke. Lage tonen (bassen) hebben daarom een grote invloed op de hinderbeleving.

Daarbij komt dat in dancemuziek het aantal beats per minuut (bpm) hoger is dan in andere muziekstijlen. Vergelijk bijvoorbeeld ballads, die over het algemeen een bpm hebben van rond de 60 bpm en allerlei soorten popmuziek, die variëren tussen 90 en 120 bpm, terwijl dancemuziek meer dan 120 bpm telt. Dit is de reden dat in dit bestemmingsplan een maximale duur en een regeling voor wat betreft de minimale periode tussen dance-evenementen is opgenomen.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening . . .

De geluidsoverlast voor muziekevenementen die geen dance-evenementen zijn, is gering, zoals ook blijkt uit de afwezigheid van klachten vanwege deze muziekevenementen, gehouden op de drafbaan. Ondanks het feit dat de drafbaan een toplocatie voor de stad voor evenementen is, is het maximaal toegestane geluidniveau op de geluidgevoelige gevel relatief laag, wat mede mogelijk is door de grote afstand tot de woningen (de kortste afstand van het veld tot de dichtstbijzijnde woning is 370 meter). Om deze reden is een regeling voor de maximale duur en een regeling voor wat betreft de minimale periode tussen muziekevenementen die geen dance-evenementen zijn niet nodig en daarom ook niet opgenomen, zoals ook al het geval was in het lokatieprofiel voor de drafbaan. Door de gekozen regeling blijft een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

De Kring

In bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark is op woonwagens en bijbehorende bouwwerken de bestemming Wonen-Woonwagens gelegd. Echter, de regeling voorziet voor bouwwerken behorend bij woonwagens niet in een minimale afstand tot de zijdelingse en achterste perceelsgrens en evenmin in een maximum oppervlakte. Hierdoor kan het woon- en leefklimaat van de bewoners worden aangetast, evenals de stedenbouwkundige uitstraling. De regeling voor bouwwerken behorend bij woonwagens is aangepast, en voorts eveneens de regeling voor bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde, omdat er sprake is van overlappende begrippen, die kunnen leiden tot rechtsonzekerheid.

Doel van deze Partiële herziening

De inzet van deze Partiële herziening is een adequate regeling te geven voor evenementen op de drafbaan in het Stadspark en voor bijbehorende bouwwerken bij woonwagens en bouwwerken geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde op de locatie De Kring.

Een beschrijving van de voorbereidende fase van de Partiële herziening is als hoofdstuk 5 in de plantoelichting opgenomen.

Het plan is nu zover dat het door uw raad kan worden vastgesteld. Ter voorbereiding op de vaststelling is het plan zes weken ter inzage gelegd, met ingang van 18 februari 2016 tot en met 30 maart 2016.

U bent hiervan per brief (nr. 5490615) op de hoogte gesteld. Er is 1 zienswijze ingediend.

In dit raadsvoorstel maken we ons voorstel inzake deze zienswijze aan u bekend.

Onderstaand komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- de fase waarin het bestemmingsplan momenteel verkeert;
- de ontvankelijkheidstoets;
- de inhoudelijke beoordeling van de zienswijze, voorzien van ons voorstel om de zienswijze al dan niet over te nemen;
- de samenvatting van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijze en de ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan;
- de grondexploitatie.

Kader

De terinzagelegging van het bestemmingsplan is gebeurd volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Van de terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis gegeven in De Groninger Gezinsbode en de Staatscourant van 17 februari 2016. In de kennisgeving is vermeld dat gedurende de termijn van terinzagelegging iedereen, naar keuze schriftelijk of mondeling, zijn zienswijze over het ontwerp naar voren kan brengen bij uw raad.

De ingekomen zienswijze is inhoudelijk beoordeeld en voor zover hier wijzigingen uit voortvloeien, zijn deze verwerkt in het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan zal, als uw raad ermee instemt, nogmaals 6 weken ter inzage worden gelegd; er kan dan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Argumenten en afwegingen

Zienswijzen

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door middel van 1 schriftelijke, geen mondelinge zienswijze. Het betreft een reactie van een lid van de actiegroep Feesten uit

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Balans, mede namens de actiegroep. De ingediende zienswijze is getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:16 en 6:9) op ontvankelijkheid. De zienswijze is vóór 31 maart 2016 ontvangen en dus tijdig ingediend.

Inhoudelijke beoordeling van de zienswijze

1. Evenementen die meetellen bij inachtneming van rustperiodes

Zienswijze

Het bestemmingsplan staat 12 muziekevenementen per jaar van categorie 2 en 3 toe, waarvan maximaal 6 dance-evenementen. De rustperiode genoemd in het bestemmingsplan geldt alleen voor dance-evenementen, maar moet ook voor andere muziekevenementen gelden. Het citaat dat 'bezwaren zich richten op muziekevenementen, met name op (...) dancemuziekfeesten' klopt niet; alle muziekfestivals veroorzaken ernstige geluidsoverlast.

De zin die luidt: 'De periode tussen twee dancefeesten bedraagt minimaal 2 weken' zou moeten worden vervangen door: 'De periode tussen twee muziekevenementen uit categorie 2 en 3 bedraagt minimaal 2 weken'.

Daarbij zou een speciale uitzonderingsregeling moeten worden opgenomen voor Koningsdag en Bevrijdingsdag die kort op elkaar volgen. Koningsdag, Bevrijdingsdag, Gronings Ontzet en (hopelijk) de huldiging van de FC zijn evenementen die op de Drafbaan gevierd moeten kunnen worden, maar ze moeten wel meetellen bij de vaststelling van de verplichte rustperiodes die er tussen muziekevenementen moeten zitten.

Gemeentelijke reactie

Op grond van het bestemmingsplan en het beleid in het vastgestelde locatieprofiel voor de Drafbaan zijn er in het Stadspark maximaal 6 dance-evenementen toegestaan en geldt er een rustperiode tussen dancefeesten van minimaal 2 weken (artikel 2). Een wijziging naar een rustperiode voor alle muziekevenementen is voor deze evenementenlocatie niet gewenst en naar onze mening niet nodig. Uit de analyse van de klachten die zijn ingediend bij het Meldpunt Overlast en Zorg over de afgelopen 3 jaar blijkt dat alle klachten vanwege muziek op de Drafbaan dancefeesten betreffen. Wel zijn er naar aanleiding van het Bevrijdingsfestival 2015 klachten geweest. Dit festival betrof niet de Drafbaan sec. Verspreid in het hele Stadspark, ook in de nabijheid van de Verzetsstrijderslaan, waar de indiener van de zienswijze woont, zijn verschillende soorten muziek gespeeld. Van niet-dancemuziek afkomstig van uitsluitend de Drafbaan zijn er geen klachten binnengekomen.

Tevens is het van belang dat er op de Drafbaan, ondanks dat het een toplocatie is, slechts een beperkt aantal (12) muziekevenementen per jaar zijn toegestaan; volksfeesten die tevens als muziekevenementen kunnen worden aangemerkt (zoals Koninginnedag en 5 mei) en die ook volgens de zienswijze-indiener gewenst zijn, vallen hier eveneens onder. Bovendien is de geluidsnorm ten opzichte van andere locaties en ten opzichte van de beleidsregel Vergunningen Evenementen, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 29 oktober 2014, aanmerkelijk lager.

Alle belangen afwegende zijn wij van mening dat met de voorgestelde regeling een nadere regulering van de rustperiodes niet nodig en wenselijk is en dat het woon- en leefklimaat van omwonenden door de voorgestelde regeling niet of niet onaanvaardbaar wordt aangetast.

Voorstel

Op grond van bovenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze niet over te nemen.

2. Geluidsnorm voor categorie-1-evenementen

Zienswijze

Categorie-1-evenementen mogen volgens het ontwerpbestemmingsplan een geluidsproductie hebben van maximaal 55 dB(A) en 70 dB(C). Conform landelijke milieuwetgeving is de wenselijke norm maximaal 45 dB(A) en 60 dB(C) en na 23.00 uur 40 dB(A) en 55 dB(C); versterkte muziek moet niet worden toegestaan.

Gemeentelijke reactie

Wij kunnen instemmen met de motivering van deze zienswijze. Op grond van de Wet Milieubeheer is een lagere geluidsproductie wenselijk. De norm voor categorie-1-evenementen is conform de zienswijze verlaagd (lid 1.8). Het is onnodig te vermelden dat versterkte muziek niet wordt toegestaan, omdat ook deze muziek moet voldoen aan de maximaal toegestane geluidsproductie.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Voorstel

Op grond van bovenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze voor wat betreft aanpassing van de maximaal toegestane geluidproductie (op de meest belaste gevel van alle woningen) naar maximaal 45 dB(A) en 60 dB(C) en na 23.00 uur 40 dB(A) en 55 dB(C) bij categorie-1-evenementen over te nemen (lid 1.8) en de zienswijze voor het overige niet over te nemen.

3. Geluidsnorm voor categorie-2-evenementen aanpassen, eventueel motiveren

Zienswijze

Categorie-2-evenementen mogen volgens het ontwerpbestemmingsplan een geluidsproductie hebben van maximaal 70 dB(A). Klachten van omwonenden gedurende de laatste jaren berusten op veel lagere waarden. Gewenst is een norm van maximaal 60 dB(A) en 75 dB(C). Als de norm niet wordt verlaagd, moet onderzocht worden waarom deze niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden.

Gemeentelijke reactie

Met de beleidsregel Vergunningen Evenementen zijn de geluidsnormen voor de verschillende typen locaties vastgesteld. Buiten de binnenstad geldt een norm van 85 dB(A) en 100 dB(C). Met het leggen van de geluidsnorm voor de drafbaan op 70 dB(A) en 85 dB(C) mag, ondanks het feit dat het hier gaat om een toplocatie voor evenementen, maximaal een aanmerkelijk lagere geluidproductie worden gerealiseerd. Echter, wij kunnen enigszins tegemoet komen aan de wens tot een strengere normering door toevoeging aan de vereisten voor evenementen van categorie 2 en 3 bij de geluidsproductie van 70 dB(A) en 85 dB(C), dat tevens is vereist dat de geluidproductie gemeten op 15 meter vanaf het podium maximaal 100 dB(A) en maximaal 115 dB(C) mag zijn en dat gemeten wordt op de meest belaste gevel van alle woningen. Hiermee wordt bereikt dat het geluidsniveau op omliggende woningen over het algemeen maximaal 60 dB(A) en alleen in een zeer ongunstige situatie, dus bij hoge uitzondering, rond de 65 dB(A) zal zijn. Deze ongunstige situatie zal zich vrijwel uitsluitend voordoen bij gebruikmaking van conventionele apparatuur; dit is nog zelden het geval. De hoek van waaruit de wind waait, bepaalt vervolgens waar deze maximale geluidproductie zich zal voordoen. Duidelijk is dat deze de meest nabijgelegen huizen in een beperkt gebied betreft en dat het – als het meer dan eens voorkomt – naar verwachting dan niet dezelfde huizen betreft. De 'worst case' zal zich dus zelden voordoen en als deze zich wel voordoet, zal het voor een beperkt, mogelijk wisselend, gebied gelden; wel moet worden uitgegaan van de 'worst case' om, als alles tegenzit, niet buiten de toegestane begrenzing te vallen.

Voor het overige geldt de motivering, zoals hiervoor opgenomen bij de gemeentelijke reactie onder zienswijze 1: de Drafbaan is de toplocatie is voor de stad voor evenementen, er is een beperkt aantal muziek-evenementen toegestaan en het geluidniveau is verhoudingsgewijs laag, zodat de belangen afwegend, de belangen van omwonenden niet onevenredig worden geschaad.

Voorstel

Op grond van bovenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze over te nemen voor wat betreft de motivering van de geluidsnorm voor categorie 2- en 3-evenementen (paragraaf 3.1 toelichting) en voor het (enigszins) strenger maken van de geluidproductie door als voorwaarde op te nemen dat gemeten wordt op de meest belaste gevel van alle woningen en door een maximum te stellen van 100 dB(A) en maximaal 115 dB(C), gemeten op 15 meter vanaf het podium (de leden 1.9 en 1.10) en de zienswijze voor het overige niet over te nemen.

4. Geluidsnorm voor categorie-3-evenementen bij het toestaan van een verhoging motiveren

Zienswijze

De geluidsnorm voor echte grote feesten zou 70 dB(A) en 85 dB(C) kunnen zijn, maar als gekozen wordt voor 75 dB(A) en 90 dB(C) moet worden gemotiveerd waarom deze norm niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Gemeentelijke reactie

Groningen wil zich presenteren als een bruisende stad. Daarom zijn categorie-3- evenementen toegestaan: speciale, incidentele evenementen met een (inter)nationale uitstraling, die van groot belang zijn voor de stad als een belangrijk centrum in het noordelijk landsdeel. In het locatiebeleid voor de Drafbaan is vastgelegd dat topevenementen maximaal 5x per jaar zijn toegestaan en dat maximaal gedurende 4 uur een verhoging met 5dB(A) is toegestaan. Overlast voor omwonenden zal zich dus bij verhoging met 5dB(A)/5 dB(C) maar een paar dagen in het jaar gedurende een zeer beperkte tijd voordoen. De belangen van omwonenden en de stad afwegend, zijn wij van mening dat een beperkte uitzondering op de maximaal toegestane geluidsnorm acceptabel is.

Voorstel

Op grond van bovenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze voor wat betreft de motivering van het tijdelijk toestaan van een 5 dB(A) hogere geluidnorm bij categorie-3-evenementen over te nemen (paragraaf 3.1 toelichting).

5. De figuren in plan en bijlagen

Zienswijze

De gekleurde figuren in het plan en in de bijlagen zijn nagenoeg onleesbaar en ze verschillen ook van elkaar bij gelijke bronvermogens.

Gemeentelijke reactie

De gekleurde figuur in paragraaf 3.1 van het bestemmingsplan is verduidelijkt en op papier vergroot. De gekleurde figuren in het plan en in de bijlagen verschillen inderdaad. Voor de geluidsnormen in het bestemmingsplan is uitgegaan van het 'worst-case' scenario. Dit scenario is weergegeven in de figuur in paragraaf 3.1 van het bestemmingsplan. Er is derhalve in het bestemmingsplan uitgegaan van de maximaal toegestane mogelijkheden en van het geval dat de wind uit alle windrichtingen tegelijk waait; deze situatie doet zich uiteraard nooit voor. In de vaststellingsversie van het bestemmingsplan zijn de figuren in de bijlage weggelaten; zij waren gemaakt voor verschillende – gunstiger- scenario's, zoals de gebruikte geluidsinstallatie en de weersomstandigheden. Dit is verwarrend en er dient, zoals de zienswijze-indiener ook stelt, uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het plan. Hieraan is voldaan.

Voorstel

Op grond van bovenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze voor wat betreft verduidelijking van de maximale geluidssituatie over te nemen (de afbeelding in paragraaf 3.1 is verduidelijkt en de afbeeldingen in de bijlage zijn weggelaten).

Samenvatting van de wijzigingen als gevolg van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Wijzigingen als gevolg van zienswijzen

De volgende wijzigingen zijn in het bestemmingsplan opgenomen als gevolg van de zienswijzen.

1. De geluidsnorm voor categorie-1-evenementen is verlaagd (lid 1.8).
2. De geluidsnorm voor categorie-2- en 3-evenementen is gemotiveerd en verscherpt door als voorwaarde op te nemen dat gemeten wordt op de meest belaste gevel van alle woningen en door tevens een maximale geluidsproductie op 15 meter vanaf het podium te eisen (leden 1.9 en 1.10).
3. Een motivering van het tijdelijk incidenteel toestaan van verhoging van de geluidnorm met 5 dB(A)/5dB(C) voor categorie-3-evenementen is opgenomen (toelichting).
4. De maximale geluidssituatie is voor wat betreft de afbeeldingen verduidelijkt (toelichting en bijlage).

Ambtshalve wijzigingen

Op grond van voortschrijdend inzicht zijn de volgende ambtshalve wijzigingen (ten opzichte van het ontwerp) opgenomen.

- In verband met de uitspraak van de Raad van State d.d. 1 juni 2016 inzake bestemmingsplan Kardingse wordt in het voorliggend bestemmingsplan de definitie van 'dance-evenement' toegevoegd (artikel 1), alsmede een toelichting op de, in vergelijking met muziek-evenementen die geen dance-evenementen zijn, strengere regeling voor dance-evenementen (paragraaf 3.1).
- In lijn met de Beleidsregel Vergunningen Evenementen, voor zover relevant voor het Drafbaan, is een beperkte uitzondering op de eindtijden voor evenementen opgenomen voor het Bevrijdingsfestival, Koningsdag en het Gronings Ontzet (artikel 2 van deze herziening).

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

- Eén uitzondering is opgenomen op de algemene regel inzake:
 - de rustperiode van minimaal twee weken tussen dance-evenementen, namelijk de periode tussen de viering van Koningsdag en de viering van Bevrijdingsdag, en
 - de maximaal toegestane duur van een dance-evenement bij de viering van Koningsdag. Deze wordt 3 uur langer, omdat het wenselijk is om aan het begin van de middag de grote bezoekers- en vervoersstromen naar de binnenstad en het stadspark te spreiden; de toegestane eindtijden blijven gelijk.
- Ondergeschikte, niet-inhoudelijke wijzigingen:
 - technisch: op de verbeelding is de vormgeving van de plangrens gewijzigd en is de gebiedsaanduiding 'overige zone-Wonen-Woonwagens' geschrapt, omdat deze voor de digitale koppeling met een functie-aanduiding niet nodig is;
 - tekstueel: de verwijzing naar de functie-aanduiding 'evenemententerrein' op de verbeelding is verbeterd ('evenemententerrein' in plaats van 'evenement'); deze aanduiding is in artikel 4 vermeld. In hoofdstuk 6 (uitvoerbaarheid) is het actualiseringsbudget vermeld.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Participatie

Drafbaan Stadspark

Eind juni 2014 is de conceptnota Strategisch Evenementenbeleid en de bijbehorende beleidsregel vrij gegeven voor inspraak. Op 1 en 4 september 2014 september hebben inspraakavonden plaatsgevonden. Het nieuwe beleid is vastgesteld op 29 oktober 2014. Als uitwerking van de beleidsregel is voor onder meer de Drafbaan Stadspark een locatieprofiel voor evenementen opgesteld. Hierover heeft separaat overleg plaatsgevonden met het actiecomité Feesten uit Balans (waarin bewonersorganisaties van omliggende buurten zijn vertegenwoordigd). Op 28 oktober 2014 heeft over dit profiel een inspraakavond plaatsgevonden. De locatieprofielen zijn in december 2014 door de burgemeester vastgesteld.

Op 30 september 2015 vond overleg over het concept-voorontwerpbestemmingsplan plaats met drie personen van de actiegroep Feesten uit Balans. Tijdens het overleg zijn het bestemmingsplan en de procedure toegelicht. Geconstateerd is dat uitsluitend geluidsoverlast een probleem is; overige aspecten, zoals bezoekers-aantallen, aantal evenementen en verkeer en parkeren zijn dat niet. Wijzigingen naar aanleiding van het overleg zijn de volgende. De definities van de diverse soorten evenementen zijn aangescherpt (artikel 1, de leden 8, 9 en 10) en het maximale aantal evenementen in categorie 1, de lichtste categorie, is gesteld op 100 (artikel 2). Ook is in verband met de wisselende windrichting geregeld, dat geluid, in plaats van alleen op de dichtstbijzijnde woning, op alle woningen binnen de maximaal aangegeven geluidswaarden dient te blijven. Daarnaast is de afbeelding in hoofdstuk 3 van de toelichting verduidelijkt. Tot slot is geconstateerd dat dit bestemmingsplan uitsluitend de drafbaan betreft; voor evenementen elders en de relatie daarmee met evenementen op de drafbaan wordt beleid ontwikkeld.

Woonwagenlocatie De Kring

Op 13 januari 2016 vond een overleg plaats met twee beheerders van woonwagencentrum De Kring. Er is met instemming gereageerd op de hier voorgestelde regeling, omdat met deze regeling wordt voorkomen dat De Kring te veel wordt volgebouwd.

Overleg

De geraadpleegde instanties stemmen allen in met het plan.

Financiële consequenties

De door de gemeente te maken kosten bestaan uitsluitend uit plankosten en de kosten van onderzoek, dat nodig is met het oog op de voorbereiding van het plan. Deze uitgaven komen ten laste van het budget voor de actualisering van bestemmingsplannen.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Partiële herziening ...

Overige consequenties

N.v.t.

Vervolg

Het bestemmingsplan zal, als uw raad ermee instemt, nogmaals 6 weken ter inzage worden gelegd; er kan dan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bestemmingsplan
Partiële herziening bestemmingsplan
Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De
Kring

versie vastgesteld

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
Hoofdstuk 2	Beleidskader evenementen op de drafbaan	11
Hoofdstuk 3	Omgevingsaspecten evenementen op de drafbaan	13
Hoofdstuk 4	Juridische toelichting	19
Hoofdstuk 5	Participatie en overleg	23
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid / exploitatie	25
Regels		27
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	29
Artikel 1	Begrippen	29
Hoofdstuk 2	Herziening bestemmingsregels	31
Artikel 2	Sport	31
Artikel 3	Wonen - Woonwagens	32
Artikel 4	Relatie met het geldende bestemmingsplan	33
Hoofdstuk 3	Slotregel	35
Artikel 5	Slotregel	35

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Toelichting

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het voorliggend bestemmingsplan is een reparatieplan. Met dit plan wordt bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark ten behoeve van twee locaties aangepast, namelijk voor de drafbaan in het Stadspark van Groningen en voor de woonwagenlocatie De Kring ten westen van het Stadspark.

De Drafbaan

Bij besluit van 26 juni 2013 heeft de gemeenteraad van Groningen het bestemmingsplan "Kranenburg-Stadspark" vastgesteld. Op 23 juni 2014 heeft de Raad van State dit besluit vernietigd voor zover het de regeling van evenementen op de drafbaan in het Stadspark betreft (artikel 11.1 onder c).

Reden is, dat in bestemmingsplannen bij het toestaan van evenementen een regeling dient te worden gegeven van het aantal evenementen per jaar, het soort evenementen, de geluidsproductie en de maximale bezoekersaantallen; de ruimtelijke gevolgen van het houden van evenementen voor de belasting van de aan- en afvoerwegen dienen te worden afgewogen.

De Kring

In bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark is ter plaatse van De Kring op woonwagens en bijbehorende bouwwerken de bestemming Wonen-Woonwagens gelegd. Echter, de regeling voorziet niet in een minimale afstand tot de zijdelingse en achterste perceelsgrens en evenmin in een maximum oppervlakte voor bouwwerken behorend bij woonwagens. Hierdoor kan het woon- en leefklimaat van de bewoners worden aangetast, evenals de stedenbouwkundige uitstraling. Om deze reden is het voorliggend plan aangepast. Tevens is de regeling voor 'bouwwerken, geen gebouw zijnde' bij woonwagens aangepast, omdat er sprake is van overlappende begrippen, die kunnen leiden tot rechtsonzekerheid.

Doel van deze Partiele herziening

De inzet van deze Partiele herziening is een adequate regeling te geven voor evenementen op de drafbaan in het Stadspark en voor bijbehorende bouwwerken bij woonwagens op de locatie De Kring.

1.2 Situering en begrenzing plangebied

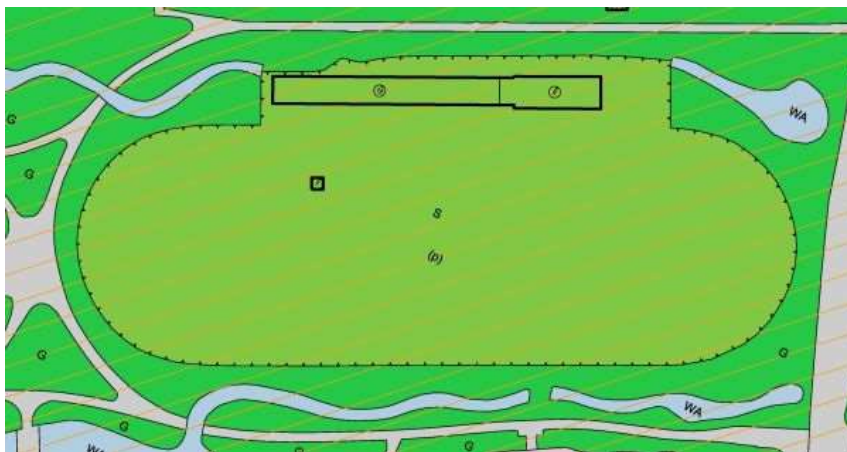
De drafbaan ligt aan de westkant van de stad, aan de zuidoostzijde van het Stadspark, nabij de A7 (Weg der Verenigde Naties) en de westelijke ringweg (Laan 1940-1945). Aan de zuidzijde, tussen de drafbaan en de A7, bevinden zich het kantoor en het parkeerterrein van de Gasunie en aan de overzijde van de A7 de wijk Corpus den Hoorn. Aan de oostzijde/overzijde van de westelijke ringweg bevinden zich kantoren, Martini Plaza en de woonbuurt Laanhuizen met daarachter de Zeehelden- en Grunobuurt.

Woonwagenlocatie De Kring bevindt zich ten westen van het Stadspark tussen woonwijk De Buitenhof en Hoogkerk.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

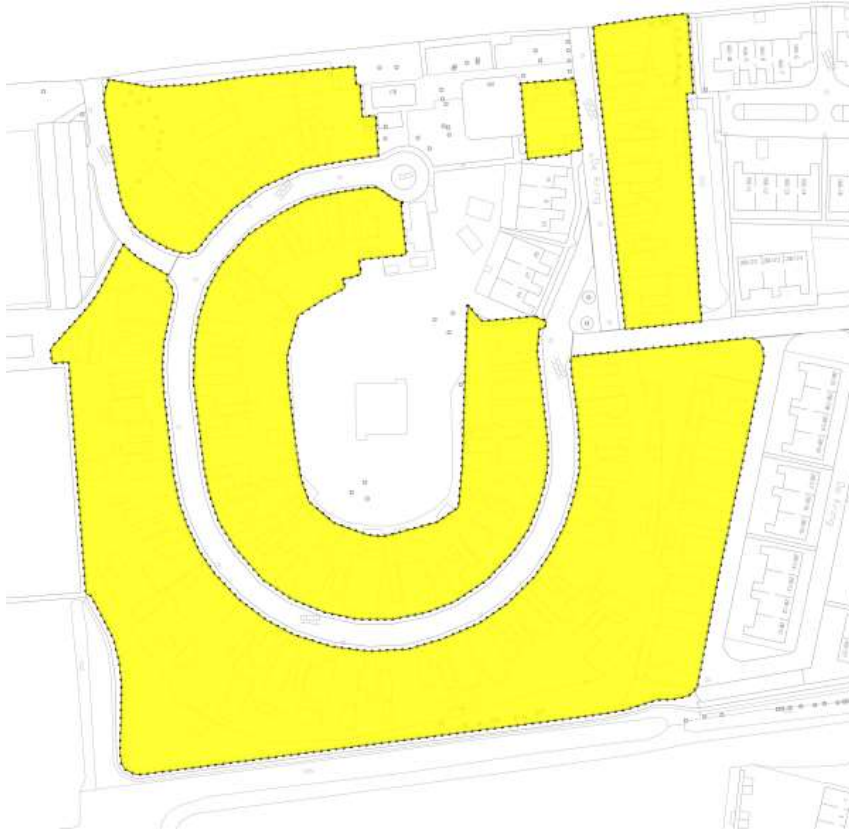


Situering van de drafbaan en De Kring in de stad



Fragment verbeelding bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark met drafbaan

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels



De bestemming Wonen-Woonwagens bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark

1.3 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt een beschrijving gegeven van de feitelijke situatie, het relevante beleidskader en de omgevingsaspecten inzake evenementen op de Drafbaan in het Stadspark. De regeling van bouwwerken bij woonwagens in dit bestemmingsplan (artikel 3) betreft een ondergeschikte wijziging. In de juridische toelichting op de bestemming Wonen-Woonwagens (hoofdstuk 4) wordt hierop een korte toelichting gegeven.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

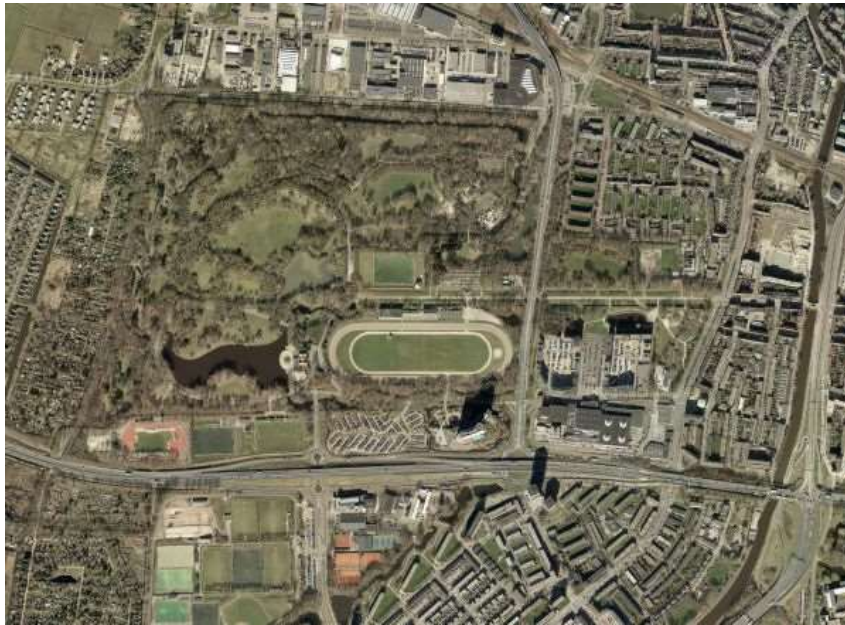
Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 2 Beleidskader evenementen op de drafbaan

Inleiding

De drafbaan heeft de bestemming Sport in bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark. In dat plan is vastgelegd dat het terrein van de drafbaan onder meer bestemd is voor evenementen, waaronder circussen, het Bevrijdingsfestival en de viering van Gronings Ontzet, tot een maximum van 12 dagen per jaar (artikel 11.1 onder c). Het hiertegen ingestelde beroep is gegrond verklaard.

Uit de aan het beroep voorafgaande reacties van omwonenden blijkt, dat de bezwaren zich richten op muziek-evenementen, met name op buiten de door de burgemeester aangewezen feestdagen, en dan vooral op de dancemuziekfeesten. De bezwaren richten zich dus bijvoorbeeld niet op de harddraverijen of op de viering van het Gronings Ontzet/ Nieuwjaarsfeest/ Bevrijdingsfestival. Ook de verkeersstromen leiden niet tot grote bezwaren door de gunstige ligging van de drafbaan ten opzichte van de aan- en afvoerwegen. Desalniettemin wordt in de voorliggende Partiele herziening aan al deze aspecten aandacht geschonken, gezien de vaste jurisprudentie inzake evenementen.



Luchtfoto evenementenlocatie Stadspark Drafbaan

Evenementen

Groningen is een bruisende en leefbare stad met een ruim en gevarieerd aanbod aan evenementen. Dit aanbod is zowel binnen -in de vele theaters, podia en zalen-, als buiten te bezoeken. De gemeente faciliteert de invulling van de buitenprogrammering, in het Theater van de Stad'. Ook voor de buitenpodia is een gevarieerd en divers aanbod belangrijk. Dat betekent dat de programmering iedereen iets moet bieden: van klassiek tot pop, van huldigingen tot theater en van jong tot oud.

Voor het realiseren van de ambitie van een bruisende stad is draagvlak voor evenementen

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

belangrijk. In het algemeen is het draagvlak bij bewoners en ondernemers groot. Er is echter sprake van tegenstrijdige belangen. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om geluidsoverlast of slechte bereikbaarheid. Om deze belangen serieus te nemen, te wegen en een uitgebalanceerd besluit te nemen, is het gemeentelijk Strategisch Evenementenbeleid opgesteld met voorkeurslocaties voor grote evenementen in de stad. Dit beleid is uitgewerkt in locatieprofielen; voor de drafbaan is de Nota Evenementenlocatie Stadspark-Drafbaan opgesteld. Het voorliggend bestemmingsplan sluit hierop aan.

De drafbaan

De drafbaan is onderdeel van het Stadspark, dat begin vorige eeuw werd ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer. De oppervlakte van de evenementenlocatie is circa 81.600 m².

Zoals de naam al aangeeft worden er draverijen op de drafbaan georganiseerd. Er zijn tribunes, paardenstallen en een Totohal met horecavoorzieningen aan de noordkant van de sintelbaan. Maximaal 10 keer per jaar zijn er draverijen.

Daarnaast is de drafbaan een locatie voor een ruime variëteit aan evenementen, waaronder grootschalige evenementen zoals grote (pop)concerten, het bevrijdingsfestival, volksfeesten en grote circussen. In het verleden waren er megaconcerten van de Rolling Stones (1998) en Tina Turner (2000). De drafbaan is dan ook de toelocatie van de stad voor evenementen.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 3 Omgevingsaspecten evenementen op de drafbaan

3.1 Geluidsnormen en bezoekersaantallen

Op de drafbaan is een grote variatie aan evenementen toegestaan. In dit bestemmingsplan zijn evenementen onderverdeeld in 3 categorieën, waarbij categorie 1 het minst belastend is voor de omgeving en categorie 3 het meest.

Categorie 1-evenementen

Categorie 1 betreft de kleinere en niet of nauwelijks overlastgevendende evenementen, zoals een braderie, een circus en sport- en spelwedstrijden, inclusief harddraverijen. Het aantal bezoekers bij deze evenementen varieert sterk. Er zijn maximaal 30.000 bezoekers per dag toegestaan. Het maximale geluidniveau bedraagt 45 dB(A) en tevens maximaal 60 dB(C), gemeten op de meest belaste gevel van alle omliggende woningen, en na 23.00 uur niet meer dan 40 dB(A) en 55 dB(C). Deze evenementen leveren niet of nauwelijks overlast door geluidproductie, zeker gezien de achtergrondwaarden vanwege omgevingslawaai op de meeste omringende woningen, met name de A7 en de westelijke ringweg. Vanwege de geringe overlast van categorie-1- evenementen en het feit dat het Stadspark een evenementenlocatie bij uitstek is, is het aantal toegestane evenementen in categorie 1 gesteld op maximaal 100.

Categorie 2-evenementen

Een evenement van categorie 2 betreft onder andere middelgrote feesten, met name muziekfeesten. Het maximaal aantal bezoekers voor categorie-2-evenementen per dag is 30.000. De geluidproductie bedraagt maximaal 70 dB(A) en maximaal 85 dB(C), gemeten op de gevel van alle omliggende woningen.

Dit, met de toevoeging dat tevens is vereist dat de geluidproductie gemeten op 15 meter vanaf het podium maximaal 100 dB(A) en maximaal 115 dB(C) mag zijn. Hiermee wordt bereikt dat het geluidsniveau op omliggende woningen over het algemeen maximaal 60 dB(A) en alleen in een zeer ongunstige situatie, dus bij hoge uitzondering, rond de 65 dB(A) zal zijn. Deze ongunstige situatie zal zich vrijwel uitsluitend voordoen bij gebruikmaking van conventionele apparatuur; dit is nog zelden het geval. De hoek van waaruit de wind waait, bepaalt vervolgens waar deze maximale geluidproductie zich zal voordoen. Duidelijk is dat deze de meest nabijgelegen huizen in een beperkt gebied betreft en dat het – als het meer dan eens voorkomt – naar verwachting dan niet dezelfde huizen betreft. De 'worst case' zal zich dus zelden voordoen en als deze zich wel voordoet, voor een beperkt, mogelijk wisselend, gebied gelden; wel moet worden uitgegaan van de 'worst case' om, als alles tegenzit, niet buiten de toegestane begrenzing te vallen.

Categorie-2-evenementen zijn maximaal 12 dagen per kalenderjaar toegestaan.

Van categorie-2 en -3-evenementen (zie hierna) mogen er maximaal 12 worden gebruikt voor muziekfeesten. Echter: het aantal muziekfeesten op de drafbaan met een exclusief dancekarakter is beperkt tot 6 (maximale duur: acht uur). De periode tussen twee dancefeesten bedraagt minimaal 2 weken.

Een dance-evenement is een muziekfeest waar dansmuziek ten gehore wordt gebracht, die grotendeels is gemaakt met elektronische muziekinstrumenten en die zijn kracht ontleent aan de lage tonen, waarbij het aantal beats per minuut in overwegende mate meer dan 120 bedraagt.

Ter toelichting: Dance-muziek is een paraplu-terme voor een groot aantal muziekstijlen. Deze muziekvorm kent een hoge frequentie aan lage tonen. Met name in verband met dancemuziek is in het voorliggend bestemmingsplan, naast de reguliere dB(A)-norm, een maximale geluidsnorm in dB(C) opgenomen. Omdat in de buitenlucht de midden- en hoge tonen sneller/beter dempen dan lage tonen, veroorzaakt met name dance-muziek, waar veel lage tonen in zitten, in de omgeving meer hinder. Door dit effect blijven vooral op wat grotere afstand de lage tonen hoorbaar. Deze dringen ook gemakkelijker door in geluidsgevoelige gebouwen, terwijl hogere tonen worden tegengehouden door de muren en dergelijke. Lage tonen (bassen) hebben daarom een grote invloed op de hinderbeleving.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Daarbij komt dat in dancemuziek het aantal beats per minuut (bpm) hoger is dan in andere muziekstijlen. Vergelijk bijvoorbeeld ballads, die over het algemeen een bpm hebben van rond de 60 bpm en allerlei soorten popmuziek, die variëren tussen 90 en 120 bpm, terwijl dancemuziek meer dan 120 bpm telt. Dit is de reden dat in dit bestemmingsplan een maximale duur en een regeling voor wat betreft de minimale periode tussen dance-evenementen is opgenomen.

De geluidsoverlast voor muziekevenementen die geen dance-evenementen zijn, is gering, zoals ook blijkt uit de afwezigheid van klachten vanwege deze muziekevenementen, gehouden op de drafbaan. Ondanks het feit dat de drafbaan een toplocatie voor de stad voor evenementen is, is het maximaal toegestane geluidniveau op de geluidgevoelige gevel relatief laag, wat mede mogelijk is door de grote afstand tot de woningen (de kortste afstand van het veld tot de dichtstbijzijnde woning is 370 meter). Om deze reden is een regeling voor de maximale duur en een regeling voor wat betreft de minimale periode tussen muziekevenementen die geen dance-evenementen zijn niet nodig en daarom ook niet opgenomen, zoals ook al het geval was in het lokatieprofiel voor de drafbaan. Door de gekozen regeling blijft een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Categorie 3-evenementen

Een evenement van categorie 3 komt zeer sporadisch voor, maar kan onder meer huldigen na (inter)nationale kampioenschappen en de incidentele mega-muziekevenementen betreffen. De geluidproductie bedraagt maximaal 70 dB(A) en maximaal 85 dB(C) gemeten op alle omliggende woningen (zie ook hiervoor bij de toelichting op categorie-2-evenementen die dezelfde maximale waarden hebben).

Gedurende maximaal 4 uur mag dit niveau worden verhoogd tot maximaal 75 dB(A) en/of 90 dB(C). Overlast door deze verhoging is voor omwonenden mogelijk, maar is in aantal keren en tijdsduur beperkt. Het gaat hier om mega-evenementen die incidenteel voorkomen, maar van groot belang zijn voor de (inter)nationale uitstraling van de stad. Er zijn minimaal 30.000 en maximaal 75.000 bezoekers per dag. Een dergelijk evenement is maximaal 5 dagen per kalenderjaar toegestaan; gezien dit beperkte aantal, de beperkte tijdsduur, de wens om Groningen te profileren als topevenementenstad en het feit dat het hier gaat om een toplocatie is een uitzondering op de regulier maximaal toegestane geluidsnorm acceptabel.

Eindtijden

Op de drafbaan gelden de volgende eindtijden voor geluid: op zondag tot en met donderdag 23.00 uur en voor de tap 24.00 uur, en op vrijdag en zaterdag voor muziek 24.00 uur en voor de tap 01.00 uur. Er zijn enkele uitzonderingen. Voor oudjaarsnacht en de viering van het Gronings Ontzet zijn de eindtijden voor muziek en vuurwerk 00.01 uur en voor de tap 02.00 uur. De eindtijd voor muziek is op Koningsdag en Bevrijdingsdag 0.100 uur en voor de tap 0.200 uur.

Geluidonderzoek

Tijdens evenementen wordt de geluidsproductie op de drafbaan beperkt door geluidsnormen. Deze worden vastgelegd in de Wet Milieubeheer- of evenementenvergunning. Bij de gekozen geluidsniveaus zullen de beleidsmatig vastgestelde geluidsnormen niet worden overschreden. Dit blijkt onder andere uit het akoestisch onderzoek dat is opgesteld door het bureau "db Care" (20 augustus 2014) en uit de praktijk, c.q. een groot aantal geluidsmetingen die tijdens evenementen door de gemeente Groningen zijn uitgevoerd (zie de samenvatting van het geluidsonderzoek in de afzonderlijk bijgevoegde bij het bestemmingsplan).

In het geluidonderzoek is onderzocht wat het effect is op onder meer woningen bij evenementen met een geluidniveau van 100 dB(A)/115 dB(C), gemeten op het mengpaneel dan wel op korte afstand vanaf het podium. Deze punten zijn gekozen in verband met de duidelijkheid naar de vergunninghouder, de handhaafbaarheid en het uitsluiten van met name weersinvloeden (vooral wind). Met deze geluidsnormen wordt bereikt dat het beleidsmatig vastgestelde maximum voor muziekevenementen van 85 dB(A)/100 dB(C) op alle omliggende woningen wordt gehaald. Het voorliggend bestemmingsplan begrenst echter de geluidsniveaus, een enkele uitzondering daargelaten (zie lid 1.10), tot 70 dB(A)/85 dB(C) voor alle woningen. Dit heeft te maken met de grote afstand tussen de drafbaan en woningen; een hoger niveau zou op de drafbaan zelf tot extreme waarden leiden.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

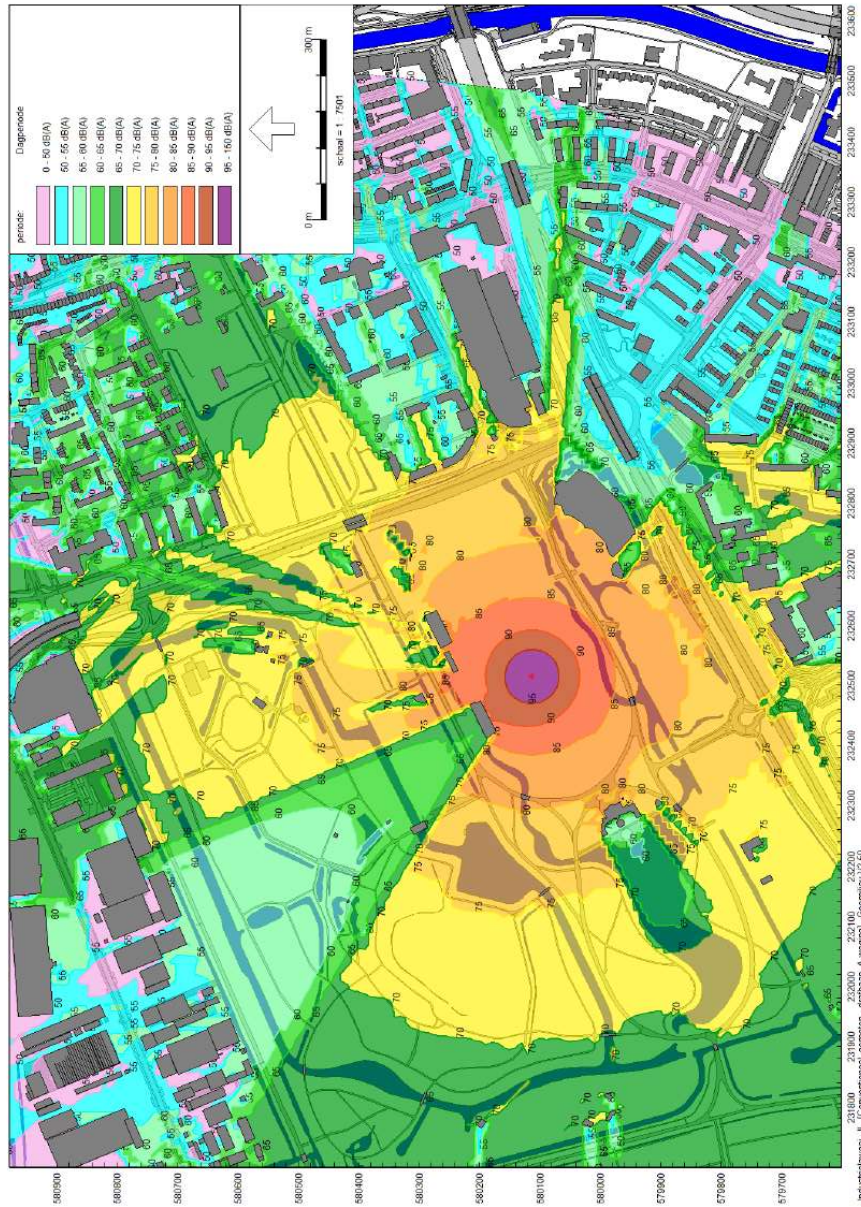
Uit de volgende figuur, behorende bij het geluidonderzoek, blijkt dat dit geluidniveau op de gevel van alle omliggende woningen ruimschoots wordt gehaald, zelfs onder extreem slechte (weers)omstandigheden, doordat de werkelijke waarde hier in de praktijk 5 dB onder zit, vanwege een ingebouwde marge.

Opgemerkt moet worden dat de afbeelding een negatiever beeld schetst dan in werkelijkheid mogelijk is. Afgebeeld zijn de effecten van alle windrichtingen *tegelijk* van muziekevenementen op de drafbaan. Echter, de wind waait slechts uit één richting tegelijk, zodat per event de geluidbelasting slechts een deel van het aangegeven geluidbelaste gebied zal bestrijken.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

drafbaan_A-weging_conventioneel

figur 1



Geluidsbelasting op de dichtbijzijnde gevel

vastgesteld
gemeente Groningen - bestemmingsplan Partiele herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring

16

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

3.2 Verkeer

De locatie Drafbaan Stadspark is vanuit alle richtingen en met alle soorten van vervoer goed bereikbaar door de nabijheid van stroomwegen, voldoende openbaar-vervoervoorzieningen en de situering van de locatie. Een knelpunt in de belasting van aan- en af voerwegen zal zich niet voordoen bij het houden van evenementen. Voor het autoparkeren zijn voldoende plaatsen beschikbaar: in de directe omgeving of zonodig op de transferia rond de stad. Ter toelichting het volgende.

Aan- en afvoerroutes

Het Stadspark wordt aan de oostzijde en aan de zuidzijde begrensd door een deel van het ringwegenstelsel van de stad Groningen, namelijk de Laan 1940-1945 (westelijke ring) en de Weg der Verenigde Naties A7 (zuidelijke ringweg). Dit zijn stroomwegen die rechtsreeks aansluiten op het onderliggende wegennet van het Stadspark. Hiermee zijn er goede aan- en afvoerroutes voor het autoverkeer.

Afhankelijk van de categorie van het evenement wordt in overleg met de wegbeheerders van gemeente, rijkswaterstaat en provincie bepaald of en in welke mate er aanvullende verkeers- maatregelen nodig zijn op de wegen in en om het Stadspark. Hierbij wordt een afweging gemaakt in verband met een goede en vlotte bereikbaarheid van het evenement en de doorstroming van het overige verkeer. Daarbij gaat het om verwijzingsborden, omleidingen, het opstellen van regelscenario's en het afsluiten van wegen in het Stadspark en/of directe omgeving.

Op aangeven van de gemeente Groningen worden er tijdens evenementen diverse verkeers- maatregelen genomen.

Bij diverse evenementen in het Stadspark worden verkeersregelaars ingezet door de organisatie in verband met de doorstroming en de veiligheid van het verkeer. Zij spelen een belangrijke rol bij de verwijzing naar de parkeerruimtes.

Parkeren

Afhankelijk van de grootte van het evenement kunnen bezoekers met hun auto parkeren in het Stadspark en de directe omgeving, zoals de drafbaan, de parkeerterreinen van de Gasunie, Martiniplaza, bedrijventpark Leonard Springerlaan, Sportpark Corpus den Hoorn en het voormalige Suikerunieterrein. Hierdoor zijn in het Stadspark en de directe omgeving zo'n 5000 geregelde parkeerplaatsen.

Indien de parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van het Stadspark niet toereikend zijn, kan er worden uitgeweken naar transferia aan de rand van de stad Groningen. Vanaf bijvoorbeeld het transferium Hoogkerk en Haren zijn de routes voor pendelbussen relatief kort en snel.

Openbaar vervoer

Vanuit de regio, het centrum van de stad Groningen en het hoofdstation van Groningen rijden er diverse lijndiensten van Qbuzz op korte afstand langs het Stadspark. Daarmee is er een goede bereikbaarheid met openbaar busvervoer.

Voor bezoekers die met de trein naar Groningen komen, is het hoofdstation bovendien op een loopafstand van minder dan 15 minuten van het Stadspark.

Fietsverkeer

Voor bezoekers die op de fiets komen kunnen er tijdelijke fietsenstallingen worden aangeboden op één van de parkeerterreinen van de Concourslaan noordzijde en/of langs de rijbaan van deze weg. Daarnaast zijn er diverse terreinen in de directe omgeving beschikbaar voor het aanbieden van tijdelijke fietsenstallingen.

3.3 Ecologie

Door middel van quickscans en zonodig nader onderzoek dienen de ruimtelijke ontwikkelingen getoetst te worden aan de Flora- en faunawet als ook aan het stedelijke ecologisch beleid.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Het plangebied ligt op een afstand van plm. 2 kilometer van het Leekstermeergebied. De afstand tot het Zuidlaardermeergebied is een veelvoud. De locatie is daarvan tevens gescheiden door stedelijke bebouwing en wegen. Ontwikkelingen op de locatie hebben derhalve geen negatieve invloed voor de genoemde Natura 2000-gebieden.

Het Stadspark is een kerngebied in de Stedelijke Ecologische Structuur, wat betekent dat de groene omgeving van de drafbaan als kwetsbaar beschouwd moet worden. Versturende effecten van de evenementen op de drafbaan op de natuur in het Stadspark, en met name de directe omgeving van de drafbaan, moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Dat geldt vooral in het broedseizoen (15 maart – 15 juli). Ingeval van evenementen in deze periode moet een ecoscan in de directe omgeving van de drafbaan, uit te voeren door een gecertificeerde ecooloog, vooraf uitsluitel geven over de aanwezigheid van broedende vogels of nesten, die gebruikt worden. Deze moeten tijdens het evenement adequaat afgeschermd worden. Binnen het plangebied zijn geen andere kwetsbare ecologische waarden aanwezig.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 4 Juridische toelichting

4.1 Algemeen

De voorliggende Partiële herziening betreft een wijziging van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark. Daarbij gaat het om:

1. een regeling voor evenementen op de drafbaan;

De regeling voorziet in een vervanging van enkele regels van het bestemmingsplan 'Kranenburg-Stadspark' (zie de artikelen 1, lid 1.7 e.v., en 2 van deze Partiële herziening) en uit een aanvulling van de verbeelding met de aanduiding 'evenemententerrein' op de locatie Drafbaan. In de voorliggende Partiële herziening zijn de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid voor evenementen, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan, in overeenstemming met de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Evenementenlocatie Stadspark-Drafbaan (het locatieprofiel).

2. een regeling voor bouwwerken bij woonwagens op De Kring (zie artikel 3).

De overige regels in dat plan, met uitzondering van de hiervoor genoemde aanpassingen, en de verbeelding blijven ook na de herziening van kracht.

4.2 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied is bestemmingsplan "Kranenburg-Stadspark", vastgesteld op 23 juni 2014, het vigerende plan met uitzondering van lid 11.1 onder c.

4.3 Toelichting op de artikelen

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 bevat een aantal definities van de in deze Partiële herziening gebruikte begrippen, alsmede nieuwe definities van de begrippen 'evenement' en 'dance-evenement'. De overige bestaande definities van begrippen in bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark blijven intact.

In bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark waren evenementen gedefinieerd als grootschalige, periodieke, één- of meerdaagse manifestaties met een aanmerkelijke geluidproductie, zoals sportmanifestaties, concerten, voorstellingen, shows.

In het voorliggend bestemmingsplan is een evenement als volgt omschreven: elke voor publiek toegankelijke gebeurtenis waarbij muziek, cultuur, recreatie, religie, wetenschap, sport, commercie of een combinatie centraal staat, inbegrepen herdenkingsplechtigheden/ huldigingen/betogingen, circussen, wedstrijden, markten en braderieën, optochten en feesten. In de definities van 'evenement van categorie 1', 'evenement van categorie 2' en 'evenement van categorie 3' is aangegeven wat per soort evenement de maximale geluidproductie op de gevel van de omliggende woningen en het aantal bezoekers mogen zijn.

Herziening bestemmingsregels

Artikel 2 Bestemming Sport

De bestemming Sport in het plangebied van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark betreft onder meer de drafbaan. De hierna gecursiveerde tekst geeft de door deze Partiële herziening aangebrachte wijzigingen aan in de bestemming Sport, zoals opgenomen in artikel 11 van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

11.1 Bestemmingsomschrijving

Artikel 11 Sport

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sportbeoefening;
- b. sportvoorzieningen;
- c. **vervallen:** *evenementen op het terrein van de drafbaan, waaronder circussen, het Bevrijdingsfestival en de viering van Gronings Ontzet, tot een maximum van 12 dagen per jaar (zie artikel 4.5.5. van de toelichting);*

Deze bepaling is vervangen door:

- c. *evenementen, ter plaatse van de aanduiding 'evenemententerrein', met dien verstande dat:*
 1. *evenementen van categorie 1 maximaal 100 dagen per jaar zijn toegestaan;*
 2. *evenementen van categorie 2 maximaal 12 dagen per jaar zijn toegestaan;*
 3. *evenementen van categorie 3 maximaal 5 dagen per jaar zijn toegestaan;*
 4. *evenementen van categorie 2 en 3 mogen muziekevenementen zijn, met dien verstande dat deze muziekevenementen maximaal 12 dagen per jaar zijn toegestaan;*
 5. *van de 12 toegestane muziekevenementen maximaal 6 dance-evenementen zijn toegestaan;*
 6. *de periode tussen dance-evenementen minimaal twee weken bedraagt, met dien verstande dat deze periode 1x per jaar korter mag zijn, c.q. tussen de nationale viering van Koningsdag en de nationale viering van Bevrijdingsdag;*
 7. *de duur van dance-evenementen maximaal 8 uur bedraagt, met dien verstande dat deze duur maximaal 3 uur langer mag zijn ter gelegenheid van de nationale viering van Koningsdag, onverlet het hierna bepaalde onder 8;*
 8. *de eindtijd van muziekevenementen op zondag tot en met donderdag 23.00 uur en voor de tap 24.00 uur is, en op vrijdag en zaterdag voor muziek 24.00 uur en voor de tap 01.00 uur, met dien verstande dat:*
 - *de eindtijd in de nacht van oudjaar naar nieuwjaar en bij de viering van het Gronings Ontzet voor muziek en vuurwerk 01.00 uur en voor de tap 02.00 uur is, en*
 - *de eindtijd op Koningsdag en Bevrijdingsdag voor muziek 01.00 uur en voor de tap 02.00 uur is;*
- d. sportkantines en tribunes, inclusief horeca 1-en of 2 in de tribuneruimte van de drafbaan;
- e. parkeren, ter plaatse van de aanduiding (p), bij overloop van grootschalige evenementen;
- f. additionele voorzieningen.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemene bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in lid 11.1 genoemde doeleinden.

11.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt dat de bouwhoogte maximaal de aangegeven bouwhoogte mag bedragen.

11.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 2,50 meter bedragen.
- b. De bouwhoogte van lichtmasten voor sportveldverlichting mag maximaal 20 meter bedragen.
- c. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 6 meter bedragen.

11.3 Afwijken van de bouwregels

11.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 11.2.2 onder a ten behoeve van het vergroten van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

11.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 11.3.1, is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

a. de woonsituatie:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

b. het straat- en bebouwingsbeeld:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat- en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

c. de verkeersveiligheid:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

d. de sociale veiligheid:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

e. de milieusituatie:

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en een verkeersaantrekkende werking.

f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden:

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

Lid 11.1 onder c7

In lid 11.1 onder c7 is opgenomen dat de maximaal toegestane duur van een dance-evenement bij de viering van Koningsdag 3 uur langer is, omdat het wenselijk is om aan het begin van de middag de grote bezoekers- en vervoersstromen naar de binnenstad en het stadspark te spreiden; de toegestane eintijden blijven gelijk.

Artikel 3 Bestemming Wonen - Woonwagens

De bestemming Wonen-Woonwagens in het plangebied van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark betreft de locatie voor woonwagens met bijbehorende bouwwerken in het woonwagencentrum De Kring. De hierna gecursiveerde tekst geeft de door deze Partiele herziening aangebrachte wijzigingen aan in de bestemming Wonen - Woonwagens, zoals opgenomen in artikel 16 van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark. Hierbij wordt de gebruikelijke systematiek inzake de vermelding van situering en maximale oppervlakte voor bijbehorende bouwwerken gevolgd.

De oude regeling voorziet voor bouwwerken behorend bij woonwagens niet in een minimale afstand tot de zijdelingse en achterste perceelsgrens en evenmin in een maximum oppervlakte. Hierdoor kan het woon- en leefklimaat van de bewoners worden aangetast, evenals de stedenbouwkundige uitstraling van de woonwagenlocatie. Dit is in dit plan aangepast. Daarbij wordt bestaande legale bebouwing gerespecteerd. Ook is de regeling voor bouwwerken, geen gebouw zijnde aangepast, omdat bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouw zijnde deels overlappende begrippen zijn.

vastgesteld

gemeente Groningen - bestemmingsplan Partiele herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring

21

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Vervallen

16.2.3 Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van aan- en bijgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de maximale hoogte bedraagt 3 meter;
- b. de afstand tot de voorste perceelsgrens bedraagt minimaal 4 meter.

16.2.4 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag op de voorste perceelsgrens maximaal 1 meter bedragen en op de zij- en achtererfgrens maximaal 2 meter.
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen.

Deze bepalingen zijn vervangen door:

Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. de oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken mag per bijbehorend bouwwerk, met inachtneming van het maximum-bouwingspercentage, niet meer bedragen dan 70 m², met dien verstande dat, indien op het tijdstip van eerste tervisielegging van dit plan, de bestaande oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken meer bedraagt, deze maximaal de bestaande oppervlakte mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van de bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter met dien verstande dat, indien op het tijdstip van eerste tervisielegging van dit plan, de bestaande hoogte van de bijbehorende bouwwerken meer bedraagt, deze maximaal de bestaande hoogte mag bedragen;
- c. de afstand van de bijbehorende bouwwerken mag niet minder dan 4 meter tot de voorste perceelsgrens en niet minder dan 1 meter tot de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen bedragen, met dien verstande dat indien op het tijdstip van eerste tervisielegging van dit plan, de afstand tot de perceelsgrenzen minder bedraagt deze minimaal de bestaande afstand mag bedragen.

Bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorende bouwwerken zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag op de voorste perceelsgrens maximaal 1 meter bedragen en op de zij- en achtererfgrens maximaal 2 meter.
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen.

Artikel 4 Relatie met het geldende bestemmingsplan

Dit artikel regelt de relatie met de bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark met bijbehorende verbeelding. Op de verbeelding van de voorliggende Partiele herziening is de aanduiding 'evenemententerrein' toegevoegd. In artikel 1 zijn de soorten evenementen gedefinieerd. Met artikel 2 van deze partiële herziening wordt lid 11.1 onder c van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark vervangen. Met artikel 3 worden de subleden 16.2.3 en 16.2.4 van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark vervangen. Voor het overige wordt bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark niet gewijzigd en blijven de regels van dit bestemmingsplan (met verbeelding) van kracht, met dien verstande dat in artikel 4 de aanduiding 'evenemententerrein', zoals aangegeven op de verbeelding, is vermeld.

Slotregel

Artikel 5

Dit artikel bevat de citeerbepaling van deze partiële herziening.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 5 Participatie en overleg

5.1 Participatie

Regeling inzake de evenementen

Er is voldaan aan het bepaalde in artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening door middel van een kennisgeving van het voornemen tot het maken van de voorliggende Partiele herziening ten behoeve van evenementen op 11 september 2014. Gezien de geringe omvang van het gebied zijn toen geen stukken ter inzage gelegd, er is toen evenmin gelegenheid geboden zienswijzen omtrent het voornemen naar voren te brengen en onafhankelijke instanties zijn niet in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het voornemen.

Eind juni 2014 is de conceptnota Strategisch Evenementenbeleid en de bijbehorende beleidsregel vrijgegeven voor inspraak. Op 1 en 4 september 2014 september hebben inspraakavonden plaatsgevonden. Het nieuwe beleid is vastgesteld op 29 oktober 2014. Als uitwerking van de beleidsregel is voor onder meer de Drafbaan Stadspark een locatieprofiel voor evenementen opgesteld. Hierover heeft separaat overleg plaatsgevonden met het actiecomité Feesten uit Balans (waarin omliggende buurten zijn vertegenwoordigd). Op 28 oktober 2014 heeft over dit profiel een inspraakavond plaatsgevonden. De locatieprofielen zijn in december 2014 door de burgemeester vastgesteld.

Op 30 september 2015 vond over het concept-voorontwerpbestemmingsplan overleg plaats met drie personen van het actiecomité Feesten uit Balans.

Tijdens het overleg zijn het bestemmingsplan en de procedure toegelicht.

Geconstateerd is dat uitsluitend geluidsoverlast een probleem is; overige aspecten, zoals bezoekersaantallen, aantal evenementen en verkeer en parkeren zijn dat niet.

Wijzigingen naar aanleiding van het overleg zijn de volgende. De definities van de diverse soorten evenementen zijn aangescherpt (artikel 1, de leden 8, 9 en 10) en het maximale aantal evenementen in categorie 1, de lichtste categorie, is gesteld op 100 (artikel 2). Ook is in verband met de wisselende windrichting geregeld, dat geluid, in plaats van alleen op de dichtstbijzijnde woning, op alle woningen binnen de maximaal aangegeven geluidswaarden dient te blijven. Daarnaast is de afbeelding in hoofdstuk 3 van de toelichting verduidelijkt. Tot slot is geconstateerd dat dit bestemmingsplan uitsluitend de drafbaan betreft; voor evenementen elders en de relatie daarmee met evenementen op de drafbaan wordt beleid ontwikkeld.

Regeling inzake bij woonwagens behorende bouwwerken

Op 13 januari 2016 vond een overleg plaats met twee beheerders van woonwagencentrum De Kring. Er is met instemming gereageerd op de hier voorgestelde regeling, omdat met deze regeling wordt voorkomen dat De Kring te veel wordt volgebouwd.

5.2 Overleg

In het kader van het vooroverleg zijn de in dit bestemmingsplan opgenomen regelingen toegezonden aan de provincie en aan waterschap Noorderzijlvest. Beide instanties zien geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 6 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. De voorliggende Partiële herziening betreft echter een aanpassing van de regeling van evenementen in de bestemming Sport van het actualiseringsplan Kranenburg-Stadspark en een regeling voor bijbehorende bouwwerken bij woonwagens op de locatie De Kring in de bestemming Wonen-Woonwagens. De door de gemeente te maken kosten bestaan uitsluitend uit plankosten en de kosten van onderzoek, dat nodig is met het oog op de voorbereiding van het plan. Deze uitgaven komen ten laste van de algemene middelen van de gemeente (actualiseringsbudget). Het terrein is in eigendom van de gemeente. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1 plan:
het bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP551DrafbnStadspa-vg01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0014.BP551DrafbnStadspa-vg01 met de bijbehorende regels van de gemeente Groningen.
- 1.3 bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark:
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0014.BP504KranenbStadsp-vg01 met de bijbehorende regels.
- 1.4 verbeelding:
de verbeelding van het bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP551DrafbnStadspa-vg01.
- 1.5 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.6 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.7 evenement:
elke voor publiek toegankelijke gebeurtenis waarbij muziek, cultuur, recreatie, religie, wetenschap, sport, commercie of een combinatie centraal staat, inbegrepen herdenkingsplechtigheden/ huldigingen/betogingen, circussen, wedstrijden, markten en braderieën, optochten en feesten.
- 1.8 evenement van categorie 1:
een evenement, waarbij:
 - de geluidproductie op de meest belaste gevel van alle omliggende woningen niet meer bedraagt dan 45 dB(A) en tevens 60 dB(C), en na 23.00 uur niet meer dan 40 dB(A) en 55 dB(C), en
 - het aantal bezoekers niet meer dan 30.000 bedraagt.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

1.9 evenement van categorie 2:

een evenement, waarbij:

- de geluidproductie op de meest belaste gevel van alle omliggende woningen maximaal 70 dB(A) en maximaal 85 dB(C) bedraagt, met dien verstande dat de geluidproductie gemeten op 15 meter vanaf het podium maximaal 100 dB(A) en 115 dB(C) mag bedragen, en
- het aantal bezoekers niet meer dan 30.000 bedraagt.

1.10 evenement van categorie 3:

een evenement, waarbij:

- de geluidproductie op de meest belaste gevel van alle omliggende woningen maximaal 70 dB(A) en maximaal 85 dB(C) bedraagt, met dien verstande dat de geluidproductie gemeten op 15 meter vanaf het podium maximaal 100 dB(A) en 115 dB(C) mag bedragen en met dien verstande dat de geluidproductie gedurende maximaal 4 uur maximaal 75 dB(A) en/of 90 dB(C), gemeten op de meest belaste gevel van alle omliggende woningen, mag bedragen en
- het aantal bezoekers minimaal 30.000 en maximaal 75.000 bedraagt.

1.11 dance-evenement:

een muziekevenement waarbij dansmuziek ten gehore wordt gebracht, die grotendeels is gemaakt met elektronische muziekinstrumenten en die zijn kracht ontleent aan de lage tonen, waarbij het aantal beats per minuut in overwegende mate meer dan 120 bedraagt.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 2 Herziening bestemmingsregels

Artikel 2 Sport

De tekst van lid 11.1 onder c van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark wordt vervangen door de volgende tekst:

- c. evenementen, ter plaatse van de aanduiding 'evenemententerrein', met dien verstande dat:
1. evenementen van categorie 1 maximaal 100 dagen per jaar zijn toegestaan;
 2. evenementen van categorie 2 maximaal 12 dagen per jaar zijn toegestaan;
 3. evenementen van categorie 3 maximaal 5 dagen per jaar zijn toegestaan;
 4. evenementen van categorie 2 en 3 mogen muziekevenementen zijn, met dien verstande dat deze muziekevenementen maximaal 12 dagen per jaar zijn toegestaan;
 5. van de 12 toegestane muziekevenementen maximaal 6 dance-evenementen zijn toegestaan;
 6. de periode tussen dance-evenementen minimaal twee weken bedraagt, met dien verstande dat deze periode 1x per jaar korter mag zijn, c.q. tussen de nationale viering van Koningsdag en de nationale viering van Bevrijdingsdag;
 7. de duur van dance-evenementen maximaal 8 uur bedraagt, met dien verstande dat deze duur maximaal 3 uur langer mag zijn ter gelegenheid van de nationale viering van Koningsdag, onverlet het hierna bepaalde onder 8;
 8. de eindtijd van muziekevenementen op zondag tot en met donderdag 23.00 uur en voor de tap 24.00 uur is, en op vrijdag en zaterdag voor muziek 24.00 uur en voor de tap 01.00 uur, met dien verstande dat:
 - de eindtijd in de nacht van oudjaar naar nieuwjaar en bij de viering van het Gronings Ontzet voor muziek en vuurwerk 01.00 uur en voor de tap 02.00 uur is, en
 - de eindtijd op Koningsdag en Bevrijdingsdag voor muziek 01.00 uur en voor de tap 02.00 uur is.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Artikel 3 Wonen - Woonwagens

De tekst van de subleden 16.2.3 en 16.2.4 van bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark wordt vervangen door de volgende tekst:

Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. de oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken mag per bijbehorend bouwwerk, met inachtneming van het maximum-bebouwingspercentage, niet meer bedragen dan 70 m², met dien verstande dat, indien de bestaande oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken meer bedraagt, deze maximaal de bestaande oppervlakte mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van de bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- c. de afstand van de bijbehorende bouwwerken mag niet minder dan 4 meter tot de voorste perceelsgrens en niet minder dan 1 meter tot de zijdelingse en achterste perceelsgrenzen bedragen, met dien verstande dat indien de afstand tot de perceelsgrenzen minder bedraagt deze minimaal de bestaande afstand mag bedragen.

Bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorende bouwwerken zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag op de voorste perceelsgrens maximaal 1 meter bedragen en op de zij- en achtererfgrens maximaal 2 meter.
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw en geen bijbehorend bouwwerk zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Artikel 4 Relatie met het geldende bestemmingsplan

Voor zover niet anders bepaald in dit bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark- de drafbaan en De Kring' blijven de regels en verbeelding behorende bij het bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark onverminderd van kracht, met dien verstande dat op de verbeelding ter plaatse van de Drafbaan de aanduiding 'evenemententerrein' is toegevoegd.

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Bijlage - 1. Bestemmingsplan toelichting en regels

Hoofdstuk 3 Slotregel

Artikel 5 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark - de drafbaan en De Kring.

Bijlage - 2. Zienswijze NP - GEHEIM

Groningen, 23 maart 2016

Aan: de Raad van de gemeente Groningen
t.a.v. het College van B&W
Postbus 7081
9701 JB Groningen

30 MAART 2016

Betreft: **zienswijze ontwerp partiële herziening bestemmingsplan Kranenburg - Stadspark**

Geachte Raad,

op de website van de gemeente Groningen maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van een partiële wijziging van het bestemmingsplan Kranenburg/Stadspark.

In deze brief treft u de zienswijze aan van J.J. Hoexum, Verzetsstrijderslaan 57, 9727CB Groningen, mede namens de actiegroep "Feesten UIT Balans" over de genoemde wijzigingsvoorstellen m.b.t. het genoemde bestemmingsplan.

VOORAF: de Raad van State heeft opnieuw in de uitspraak waarin het bestemmingsplan Kranenburg - Stadspark deels nietig werd verklaard vastgelegd dat de beoordeling van de mate waarin aantasting van het woon- en leefklimaat door een bestemmingsplan wordt toegelaten dient te gebeuren op basis van de maximale mogelijkheden die het plan biedt!

1.

In de toelichting wordt in hoofdstuk 2 op pagina 11 wordt gesteld dat:

(begin citaat) *"uit de aan het beroep voorafgaande reacties van omwonenden blijkt dat de bezwaren zich richten op muziekevenementen met name op buiten de door de Burgemeester aangewezen feestdagen en dan vooral op dance-muziek feesten. De bezwaren richten zich b.v. niet op harddraverijen / Gronings ontzet / Bevrijdingsfestival"* (einde citaat)

Deze bewering is onjuist.

De bewonerswerkgroep "Feesten uit Balans" (hierna te noemen FUB) heeft tijdens diverse formele en informele overleggen met vertegenwoordigers van het College van B&W over de Drafbaan als evenemententerrein steevast aangegeven dat de bezwaren zich richten tegen ALLE muziekfestivals die op de Drafbaan worden gehouden.

Dus NIET voornamelijk tegen dance-evenementen omdat alle muziekfestivals ernstige geluidsoverlast veroorzaken zo is in het verleden gebleken.

Dus bij de geluidsnormering (maximale decibellen) en de rusttijden tussen twee evenementen moet dit onderscheid tussen gewone muziek en dance niet worden gemaakt. Het betreft dus alle muziekfestivals inclusief 6 dance-festivals!

Wel is altijd de nuancering gemaakt dat er af en toe een muziekfestival op de Drafbaan moet kunnen worden gehouden, maar met mate!

En natuurlijk hoort de viering van Koningsdag en het Bevrijdingsfestival op de Drafbaan thuis net als b.v. de huldiging van FC Groningen, maar al deze feesten wel moeten meetellen in de reeks overlast veroorzakende evenementen en dus ook bij de bepaling van de vast te stellen rustperiodes tussen twee evenementen! En omdat Koningsdag en Bevrijdingsdag te kort op elkaar volgen om een acceptabele rustperiode in te bouwen moet daarvoor maar een speciale regeling in het plan worden opgenomen en moet niet, zoals nu gebeurt, voor muziekfestivals die geen dancemuziek produceren een verplichte rustperiode ontbreken!

(zie onder punt 4)

Dus: Koningsdag, Bevrijdingsdag, Gronings Ontzet en (hopelijk) de huldiging van de FC zijn evenementen die op de Drafbaan gevierd moeten kunnen worden, MAAR ze moeten wél meegeteld worden bij de vaststelling van de verplichte rustperiodes die er tussen muziekevenementen moeten zitten. Voor de korte periode tussen Koningsdag en Bevrijdingsdag moet dan een aparte oplossing in het bestemmingsplan komen.

Bijlage - 2. Zienswijze NP - GEHEIM

In de toelichting op hoofdstuk 3 op pagina 13 van het plan wordt gesteld:

2.

Categorie 1 evenementen mogen een geluidsproductie hebben van 55 db(A) en 70 db(C) .

Ten eerste is de grenswaarde van 55 db(A) te hoog. Uit milieuwetgeving blijkt dat de norm voor regelmatig terugkerend geluid 45 db(A) overdag en 40db(A) na 23.00 uur. En uitgaande van de maximale mogelijkheden die het plan biedt is dat twee keer per week in principe van de vroege ochtend tot 23.00 of 24.00 uur. Maar gelet op het feit dat de buitenlocatie alleen in voorjaar, zomer en herfst kan worden gebruikt wordt dat 4 tot 5 dagen per week 30.000 mensen op de Drafbaan! Dat zijn teveel evenementen en teveel mensen terwijl nergens uit blijkt dat onderzocht is wat het effect ervan is op het woon- en leefklimaat van de omwonenden!

Tevens is er door de hoge frequentie van 100 evenementen sprake van regelmatig terugkerend geluid. Andere steden geven bij deze categorie aan dat er geen versterkte muziek ten gehore mag worden gebracht en dat alleen (spreek)stemversterking is toegestaan.

Dus: voor categorie 1 evenementen zou moeten gelden, conform de landelijke milieuwetgeving, de norm van maximaal 45 db(A) en 60 db(C) en dat versterkte muziek niet is toegestaan.

3.

Categorie 2 evenementen. De maximale geluidsnorm voor deze evenementen wordt vastgelegd op 70 db(A) op de gevels van de omwonenden. Echter nergens wordt gemotiveerd waarom deze norm niet tot een te sterke aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden leidt. Dat bevreemd ons omdat uit geluidsmetingen die door de Gemeente zijn verricht in de jaren 2013 tot en met 2015 bij tenminste 9 muziekfestivals (waarvan wij de gegevens hebben gekregen) blijkt dat er eigenlijk nog nooit zoveel geluid op de gevels is gekomen. Dus alle klachten van omwonenden gedurende de laatste jaren berusten op veel lagere db(A) waarden dan de nu voorgestelde 70 db(A)! Met het invoeren van de 70 db(A) norm in het bestemmingsplan wordt dus NIETS gedaan aan alle overlast die honderden omwonenden hebben ervaren en gemeld.

Het college doet dus niets met dat gegeven en onderzoekt / motiveert niet op grond waarvan deze gekozen norm niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-en leefklimaat van de omwonenden leidt en dat is ten onrechte en krachtens het bestuursrecht onjuist.

Er zou lering moeten worden getrokken uit de (meet)praktijk en dat betekent dat de db(A) norm naar beneden moet worden bijgesteld. Voor evenementen in de categorie 2 is, gelet op de meetervaringen, een norm van 60 db(A) maximaal toelaatbaar om niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden / onduidbare hinder te komen. En die lagere norm staat toe dat alle muziekstijlen nog aan bod kunnen komen op de Drafbaan omdat het bronvermogen nog meer dan 130 db(A) kan zijn. (zie bijlage bestemmingsplan) Tevens heeft het als positief neveneffect dat de organisatoren verplicht worden om speciale geluidsversterkingstechnieken te gebruiken die tot minder geluidsproductie in de omgeving leiden.

Dus: voor categorie 2 evenementen zou de geluidsnorm moeten worden gesteld op maximaal 60 db(A) en 75 db(C) op de omliggende woningen en er dient, als de norm niet wordt verlaagd, onderzocht te worden waarom de door het College gekozen norm niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-en leefklimaat van de omwonenden.

4.

Het plan staat 12 muziek-evenementen per jaar in categorie 2 en categorie 3 toe, waarvan maximaal 6 dance-evenementen. Omdat als referentieperiode een jaar wordt genomen geeft dit een vertekend beeld van de intensiteit van de hoeveelheid festivals. Uit de gegevens van gemeente Groningen over de jaren 2012 tot 2016 blijkt immers dat muziek-evenementen alleen in de maanden mei, juni, augustus en september plaatsvinden, dus effectief 4 maanden!

Bijlage - 2. Zienswijze NP - GEHEIM

En dat heeft de nodige gevolgen voor de frequentie waarin de muziekevenementen elkaar opvolgen n.l. 3 per maand! Er wordt wel een rustperiode voor dance-evenementen in het plan opgenomen maar die beperking verhindert niet dat er meerdere weekends achter elkaar muziekevenementen mogelijk zijn, immers tussen de dance-evenementen door kunnen ongestraft muziekfestivals worden georganiseerd!

Dus feitelijk is er van een rustperiode geen sprake. Dit is ten onrechte. In het bestemmingsplan dient, op basis van de maximale mogelijkheden die het plan biedt, een rustperiode te worden opgenomen tussen **alle overlast gevende muziekfestivals**. En voor "noodgevallen / onvoorziene situaties", b.v. FC. Groningen wordt gehuldigd 3 dagen na een dancefeest, kan een afwijkingsbevoegdheid worden toegekend aan de Burgemeester.

Dus dit betekent dat de zin het bestemmingsplan die luidt:

"De periode tussen twee dancefeesten bedraagt minimaal 2 weken"

vervangen zou moeten worden door:

"De periode tussen twee muziekevenementen uit categorie 2 en 3 bedraagt minimaal 2 weken"

5.

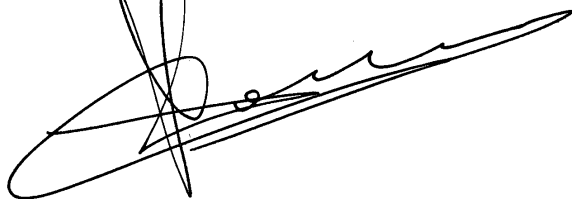
Categorie 3 evenementen. Als er dan echt een groot feest is te vieren, er komen meer dan 30.000 mensen opdruven op de Drafbaan, dan moet de in het plan genoemde overlast gevende basisnorm van 70 db(A) en 85 db(C) maar gelden. Echter voor de ophoging naar 75 db(A) en 90 db(C) geldt hetzelfde als onder punt 3 genoemd: *Het college onderzoekt / motiveert niet op grond waarvan deze verhoging van de norm niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-en leefklimaat van de omwonenden leidt en dat is ten onrechte en krachtens het bestuursrecht onjuist.*

6.

de verbeeldingen van de geluidsbelasting op de dichtstbijzijnde gevel in de gekleurde figuren in het plan zelf, op blz. 14, en in de bijlagen zijn allereerst nagenoeg onleesbaar maar ze verschillen ook van elkaar bij gelijke bronvermogens. Dus rijst de vraag: wat is nu waar en waarom?

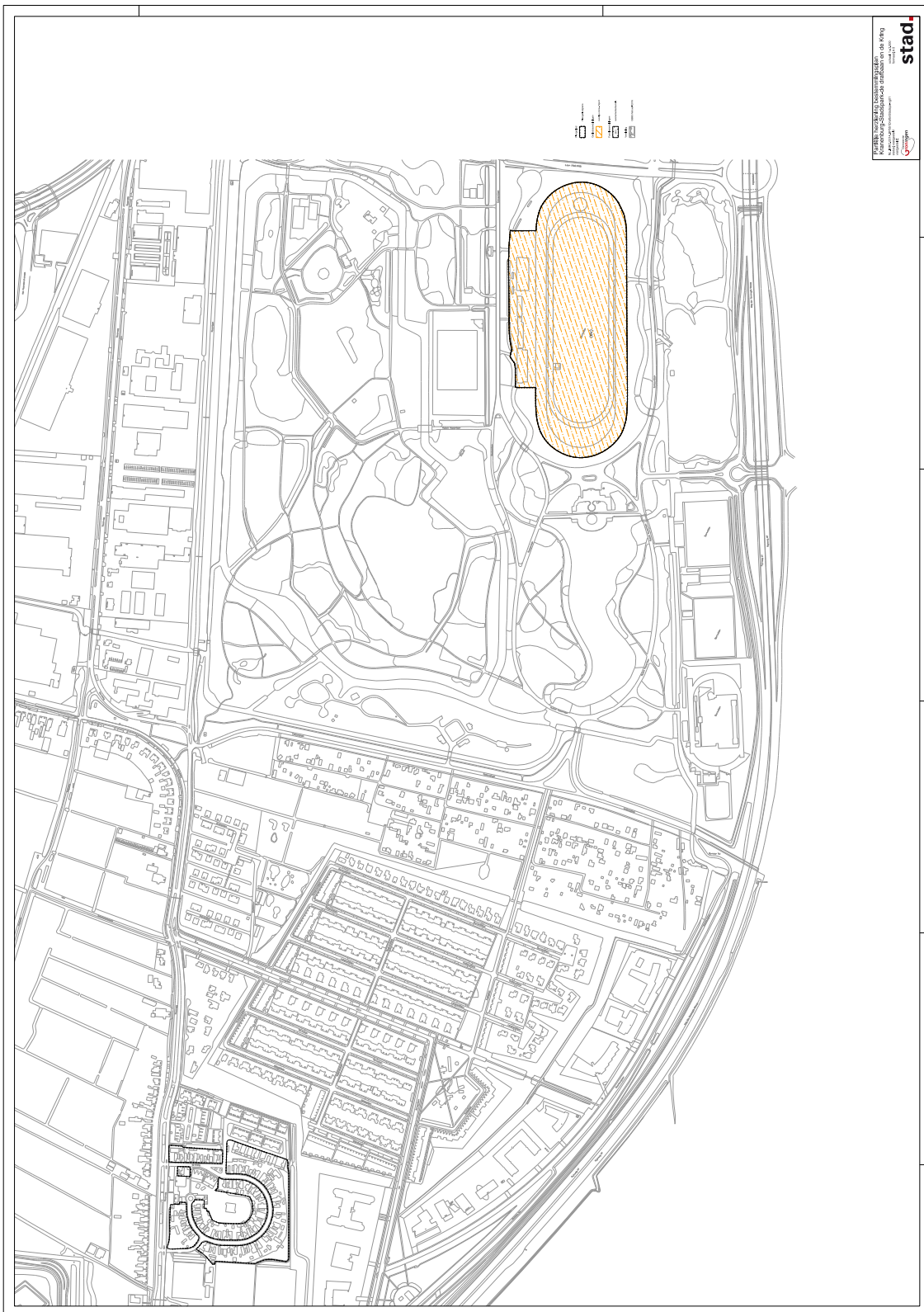
Wij verzoeken u uitdrukkelijk ons in de gelegenheid te stellen om onze zienswijze mondeling toe te lichten en ons mee te delen wanneer het plan in de raadscommissie wordt besproken!

Met vriendelijke groet,
Feesten uit Balans,
Namens deze,



Joop Hoexum

3. GEHEIM bijlage -Bestemmingsplan Partiële herziening bestemmingsplan ...



Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145

Raadsvoorstel



Onderwerp **vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145**

Registratienr. 5700787 Steller/telnr. B. v.d. Vorstenbosch / 7274 Bijlagen 4

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

v.d. Schaaf

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de ingediende zienswijzen over het bestemmingsplan Friesestraatweg 145 niet over te nemen;
- II. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig dit voorstel over te nemen en het bestemmingsplan Friesestraatweg 145, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP554Friesestrw145 -vg01.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van 13 april 2016, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig dit voorstel vast te stellen;
- III. geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

Het college stelt de raad voor het bestemmingsplan voor de voormalige Woldringlocatie aan Friesestraatweg 145 gewijzigd vast te stellen. Ook stelt het college voor de ingediende zienswijzen niet over te nemen.

B&W-besluit d.d.: 24 mei 2016

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145

Aanleiding en doel

Door beëindiging van de bedrijfsmatige activiteiten van de fa. Woldring op het perceel Friesestraatweg 145 is de locatie vrijgekomen voor een nieuwe ontwikkeling. Een projectontwikkelaar heeft het plan opgevat om ter plaatse een wooncomplex te realiseren. Wij ondersteunen het initiatief, omdat het past in het door uw raad vastgestelde beleid om kwalitatief goede nieuwe huisvesting voor jongeren en starters te realiseren. Omdat er een bedrijfsbestemming op de locatie (ook wel de Woldringlocatie genoemd) ligt, vereist dit een nieuw bestemmingsplan.

Kader

Beleidskader

Om aan de vraag naar kwalitatief goede huisvesting voor jongeren te voldoen heeft uw raad in de Woonvisie Wonen in Stad ingezet op de nieuwbouw van kwalitatief hoogwaardige complexen. Dit onder de naam Campus Groningen. In de Woonvisie is vastgelegd dat daarbij de prioriteit ligt in een aantal zones en locaties. Deze zones zijn de Oosterhamrikzone, Paddepoel en de Reitdiepzone. Dit zijn de zones die deels onderdeel zijn van Campus Groningen, maar ook de zones waar (grootschalige) jongerenhuisvesting op zijn plek is. De Woldringlocatie is een van de locaties binnen de Reitdiepzone en heeft daardoor prioriteit in de ontwikkeling. Uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat aanbod wordt gerealiseerd dat aansluit bij de vraag van de doelgroep jongeren in de vorm van kwalitatief hoogwaardige zelfstandige eenheden.

Wij zien deze ontwikkeling als een eerste, belangrijke en qua beeld kwalitatief sterke stap in de transformatie van de voormalige bedrijvenstrook langs het Reitdiep in een gebied waar voor een brede doelgroep, dus niet alleen jongeren, woningbouw wordt gerealiseerd. Wij zijn momenteel in gesprek met initiatiefnemers die woningbouw willen ontwikkelen op de voormalige ACM-locatie en de Briveclocatie ten noorden van de Pleiadenlaan.

Juridisch kader

De terinzagelegging van het bestemmingsplan is gebeurd volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van de terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis gegeven in De Groninger Gezinsbode en de Staatscourant van 27 januari 2016. In de kennisgeving is vermeld dat gedurende de termijn van terinzagelegging iedereen, naar keuze schriftelijk of mondeling, zijn zienswijze over het ontwerp naar voren kan brengen bij uw raad. De ingekomen zienswijzen zijn inhoudelijk beoordeeld en voor zover hier wijzigingen uit voortvloeien zijn deze verwerkt in het bestemmingsplan. Als uw raad het plan vaststelt, zal het nogmaals zes weken ter inzage worden gelegd en kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State.

Argumenten en afwegingen

Bouwplan

Het bouwplan voor de locatie is een fraai en opmerkelijk vormgegeven gebouw dat ruimte biedt aan ca. 435 wooneenheden voor jongeren en starters op de woningmarkt met ca. 600 bewoners. Het gebouw varieert in hoogte, met een maximale hoogte van ca. 50 meter. Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van het gebouw op zijn omgeving. In de bijlagenbundel bij dit voorstel treft u rapporten aan over o.a. schaduwwerking, windhinder en windgevaar. Ook is het nodig dat het gebouw deels voorzien wordt van dove gevels in verband met de geluidsbelasting door de westelijke ringweg. Voor een ander deel van de woningen hebben wij hogere grenswaarden geluidhinder vastgesteld. In de parkeerbehoefte kan volledig op eigen terrein worden voorzien. Met de provincie heeft afstemming plaatsgevonden over de komst van deze bebouwing in relatie tot een mogelijke reconstructie van de westelijke ringweg. De ruimte rondom het gebouw wordt zodanig ingericht dat zowel aan de zijde van de Friestraatweg als aan het Reitdiep (fietsroute) kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte ontstaat.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145

Zienswijzen

Over het initiatief heeft veelvuldig contact met omwonenden plaatsgevonden. Dit overleg heeft niet alle onrust kunnen wegnemen. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn in totaal 9 zienswijzen ingediend. Eén daarvan is van een aangrenzend bedrijf en 8 zijn afkomstig van bewoners van de Voermanstraat / Perseusstraat; één daarvan is ondertekend door bewoners van 73 adressen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en ontvankelijk.

De zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in bijgaand zienswijzenrapport. De hoofdbezwaren tegen het bestemmingsplan laten zich als volgt samenvatten.

1. De visie op de Reitdiepzone waarop dit plan is gebaseerd is van vóór de economische crisis en van vóór ingrepen in de financiering van het hoger onderwijs. Kan de gemeente nut en noodzaak van jongerenhuisvesting op deze locatie op dit moment onderbouwen en motiveren, met onder meer een actuele stedenbouwkundige visie, een woonvisie en beleid ten aanzien van Groningen als studentenstad?

Reactie: op basis van tweejaarlijks woonwensenonderzoek en de landelijke studentenmonitor blijkt een behoefte aan zelfstandige en kwitatief hoogwaardige jongerenhuisvesting. Naast de inmiddels gerealiseerde transformatie van leegstaande gebouwen op diverse plekken in de stad richten wij ons op nieuwbouw, waarvoor in de Woonvisie Wonen in Stad o.a. de Reitdiepzone is aangewezen. Wij voorzien in de Reitdiepzone een ontwikkeling van stedelijk belang.

2. Er is ons nooit verteld dat er naast de ACM-locatie ook op de Woldringlocatie hoogbouw zou verrijzen. Ook komt de gemeente steeds met verschillende woningaantallen. Wij weten niet waar we aan toe zijn. Als we dit hadden geweten hadden we hier in Paddepoel Zuid nooit een woning gekocht. Wij verwachten van de gemeente een totaalvisie op de Reitdiepzone.

Reactie: Voor de ACM-locatie bestond destijds een plan voor verbouw van de aanwezige bebouwing. Dat is echter niet haalbaar gebleken. Voor verschillende locaties langs de Reitdiepzone zijn er in de afgelopen jaren door het particulier initiatief diverse plannen ontwikkeld die nooit verder zijn gekomen dan de schetsfase. Voor zover er plannen zijn die met een redelijke mate van zekerheid tot een daadwerkelijk bouwplan zullen leiden gaan wij en de initiatiefnemer zo spoedig mogelijk in overleg met de omwonenden. Een totaaloverzicht is op dit moment dus niet te geven. Alle binnenkomende plannen worden op hun ruimtelijke en programmatische kwaliteit beoordeeld. De Reitdiepzone zal zeker niet volledig bebouwd worden met jongerenhuisvesting. Er zijn momenteel diverse initiatieven (o.a. de ACM-locatie en de Briveclocatie) met gemengde bebouwing, nadrukkelijk ook voor anderssoortige woningen dan alleen voor jongeren.

3. De privacy en bezonning van onze woningen worden geschaad door het nieuwe woongebouw.

Reactie: Het hoogteaccent bevindt zich aan de noordzijde van de locatie. De woningen in deze vleugel oriënteren zich op de noordzijde en op het binnenterrein. De zijde aan de kant van het water is aanzienlijk lager. Bovendien is de afstand tot de woningen aan de overkant van het water minimaal ca. 85m. Inherent aan wonen in de stad is dat men overburen heeft. Uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat de geplande nieuwbouw alleen in de wintermaanden een enkel moment op de dag voor enige schaduw op omringende bebouwing zal zorgen. Wel zijn wij er ons van bewust dat het uitzicht verandert, maar dat is inherent aan onze keuze voor stedelijke ontwikkeling in de Reitdiepzone.

4. We vrezen voor geluidsoverlast 's avonds en in de zomer door de 800 tot 900 jongeren in het gebouw. Een beheerder in het gebouw is een schijnoplossing om dit te voorkomen.

Reactie: De eigenaar zal juist een beheerder aanstellen om in dit soort situaties op te treden. Dit getuigt ervan dat eigenaar van het gebouw een goed gebruik serieus neemt. Overigens zullen er in het gebouw maximaal 600 mensen komen te wonen.

5. Er is onvoldoende tot geen communicatie in de voorbereidingsfase geweest. Er is één informatie-bijeenkomst geweest voor bewoners van de Perseusstraat en meteen daarna is het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Reactie: Zoals hierboven reeds vermeld heeft er in het voortraject met bewoners veelvuldig contact plaatsgevonden waarbij het gemeentelijk beleid en de voorgenomen bouwplanontwikkeling is besproken.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145

Voorstel zienswijzen

Wij hebben begrip voor de bedenkingen van de eigenaren en bewoners in Paddepoel aan de overzijde van het Reitdiep. Wij kiezen in dit geval echter voor het belang van de stad. De Reitdiepzone zien wij als uitermate geschikt voor een stedelijke ontwikkeling die onder meer helpt bij het verminderen van de kamerverhuur in de oude wijken en bij het voorzien in kwaliteit van wonen voor jongeren. Wij stellen u daarom voor de ingebrachte zienswijzen niet over te nemen.

Ambtshalve wijziging

Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn twee ambtshalve wijziging opgenomen in de regels. Bij de regels van het plan is een bijlage gevoegd waarop dakhellingen zijn aangegeven die in het bouwplan moeten worden aangehouden. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan is de maatvoering van die dakhellingen inmiddels aangepast. Daarom hebben wij de getallen op de bijlage dienovereenkomstig aangepast. Bovendien hebben wij in artikel 6.2.2 onder c een afwijkingsmarge van 5% opgenomen waarmee enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van die dakhellingsgraden. Dit voorkomt dat bij kleine wijzigingen in het definitieve bouwplan een afwijkingsprocedure moet worden gevolgd.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Informatieverstrekking

Van meet af aan zijn wij ons bewust geweest van de zorgen van bewoners aan de overzijde van het Reitdiep in Paddepoel zuidwest over deze ontwikkeling. Daarom heeft er in het voortraject met bewoners veelvuldig contact plaatsgevonden waarbij het gemeentelijk beleid en de voorgenomen bouwplanontwikkeling is besproken. Daarnaast heeft georganiseerd overleg plaatsgevonden.

Over het bouwinitiatief zijn de wijkraden Vinkhuizen en Paddepoel door de ontwikkelaar geïnformeerd (8 juli 2014 en 13 april 2015). De bewoners van de woontoren Marquant en de Voermanstraat zijn tweemaal geïnformeerd (14 april 2014 door betrokken ambtenaren en op 2 september 2015 presentatie ter plaatse door de ontwikkelaar). Wethouder Van der Schaaf heeft tweemaal overlegd met bewoners in Paddepoel, waarvan eenmaal met bewoners van woontoren Marquant (18 november 2015). Vervolgens hebben op 1 december 2015 dezelfde bewoners een ambtelijk vervolgesprek gehad. Met de bewoners van het wooncomplex Perseusstraat en hun overburen is ook overlegd.

Financiële consequenties

Grondexploitatie

Nagegaan is of het op basis van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen regeling omtrent grondexploitatie noodzakelijk is een exploitatieplan aan het bestemmingsplan toe te voegen. Een dergelijk plan wordt samen met het bestemmingplan door uw raad vastgesteld en bevat een verantwoording van de wijze, waarop de kosten van een ontwikkeling verzekerd zijn. Daarnaast kan een exploitatieplan inrichtingseisen voor de ontwikkeling bevatten. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig als ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan een exploitatieovereenkomst is gesloten met de ontwikkelaar, als het gaat om gronden die in eigendom zijn van de gemeente dan wel die al zijn vergund of waarvoor een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen. In afdeling 6.4 van de Wro (grondexploitatie) is geregeld dat een exploitatieplan ten behoeve van een ontwikkeling die door middel van een wijzigingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt pas ten tijde van de wijziging van de bestemming hoeft worden vastgesteld.

In het bestemmingsplan Friesestraatweg 145 gaat het om de ontwikkeling van een woongebouw voor jongerenhuisvesting. Hiervoor is een exploitatieovereenkomst gesloten met de ontwikkelaar Woldring United. Hierdoor is het niet nodig dat uw raad bij dit bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt.

Overige consequenties

Geen

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan Friesestraatweg 145

Vervolg

Na vaststelling van dit bestemmingsplan zal het 6 weken ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden kunnen dan beroep instellen bij de Raad van State.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

bestemmingsplan

Bestemmingsplan
Friesestraatweg 145

versie vastgesteld

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bestemmingsplan Friesestraatweg 145

versie vastgesteld

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Beleidskader	7
Hoofdstuk 3	De beoogde ontwikkeling	9
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	21
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	31
Hoofdstuk 6	Informatie en overleg	35
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid / exploitatie	39
Regels		41
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	42
Artikel 1	Begrippen	42
Artikel 2	Wijze van meten	47
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	48
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	49
Artikel 4	Groen	49
Artikel 5	Verkeer	50
Artikel 6	Wonen	51
Artikel 7	Waarde - Archeologie 1	53
Artikel 8	Waterstaat - Waterkering	55
Hoofdstuk 3	Algemene regels	56
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	56
Artikel 10	Algemene bouwregels	57
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	58
Artikel 12	Algemene afwijkingsregels	59
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	61
Artikel 13	Overgangsrecht	61
Artikel 14	Slotregel	62
Bijlagen bij de regels		63
Bijlage 1	dakhellingen	64

Toelichting

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het perceel Friesestraatweg 145 is van oudsher een bedrijfslocatie. Jarenlang was hier een meubelbedrijf gevestigd. De eigenaar heeft de bedrijvigheid hier enkele jaren geleden beëindigd en de locatie verlaten. Een projectontwikkelaar heeft nu het plan opgevat om ter plaatse een wooncomplex te realiseren. De gemeente is bereid hieraan medewerking te verlenen in het kader van haar beleid om kwalitatief goede nieuwe huisvesting voor jongeren en starters te realiseren. Omdat er een bedrijfsbestemming op de locatie (ook wel de Woldringlocatie genoemd) ligt, vereist dit een nieuw bestemmingsplan.

1.2 Begrenzing plangebied



ligging van het plangebied in de stad

Het plangebied bevat de twee kadastrale percelen GNG00L 04424G0000 en GNG00L 08104G0000, gelegen tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Gemeentelijk beleid

2.1.1 Woonvisie

Groningen is de jongste stad van Nederland. Van de ruim 200.000 inwoners zijn er circa 65.000 jonger dan dertig jaar. Veel van hen studeren aan de Rijksuniversiteit en de Hanzehogeschool. Al die jongeren zijn belangrijk voor Groningen. Ze zorgen voor een bruisende stad en creëren extra draagvlak voor onze voorzieningen: van de winkels en de horeca tot cultuur, zorg en openbaar vervoer. Bovendien zorgen al die jongeren voor vernieuwing en leveren ze een bijdrage aan een creatieve stad.

Net als voor alle andere inwoners van de stad wil de gemeente de groeiende 'jonge' doelgroep – die bovendien steeds internationaler wordt – goede huisvesting bieden. De keus voor kwaliteit past ook bij de ambitie om Groningen de onderwijsstad van Nederland te laten zijn en blijven. Ondertussen laat onderzoek zien dat de stad in de particuliere sector over te veel kleine onzelfstandige kamers beschikt. En dat terwijl veel jongeren graag anders willen. Men wil vooruit, groter wonen, betere voorzieningen, meer privacy of een locatie dichterbij werk of studie met heel eigen wensen. Uit onderzoek blijkt dat de particuliere kamerverhuurmarkt ontspannen is en er sprake is van een overschot aan kamers. Het woningaanbod strookt kortom niet meer met de vraag. Daar wil de gemeente wat aan doen. Om aan deze vraag te voldoen wordt ingezet op de nieuwbouw van kwalitatief hoogwaardige complexen voor jongeren. Dit onder de naam Campus Groningen (vml. Bouwjong!). In de woonvisie is vastgelegd dat daarbij de prioriteit ligt in een aantal zones en locaties. Deze zones zijn de Oosterhamrikzone, Paddepoel en de Reitdiepzone. Dit zijn de zones die deels onderdeel zijn van Campus Groningen, maar ook de zones waar (grootschalige) jongerenhuisvesting op zijn plek is. De Woldringlocatie is een van de locaties binnen de Reitdiepzone en heeft daardoor prioriteit in de ontwikkeling. Uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat aanbod wordt gerealiseerd dat aansluit bij de vraag van de doelgroep jongeren, in de vorm van kwalitatief hoogwaardige zelfstandige eenheden.

2.1.2 Reitdiepzone

Voor de Friesestraatweg tussen de westelijke ingweg 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.

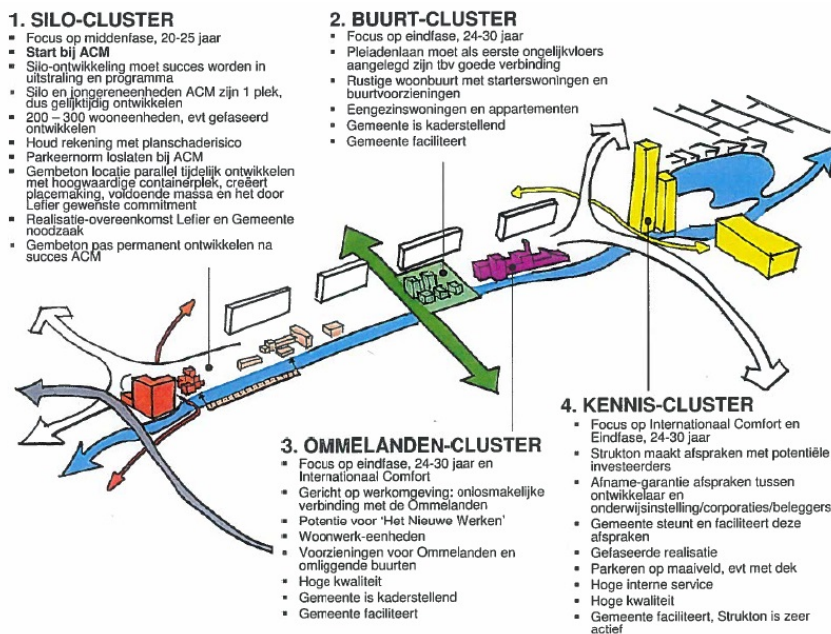
In deze zone zijn daarnaast drie belangrijke stedenbouwkundige knopen te onderscheiden waar een hoogteaccent op het niveau van de stad en / of de wijk tot de mogelijkheden behoren. De Woldringlocatie maakt echter geen onderdeel uit van een van deze knopen.

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 Friesestraatweg 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.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



impressie van de toekomstige Reitdiepzone

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. Er is voldoende maat op eigen terrein om het benodigde parkeren op een relatief ontspannen wijze op te lossen. De Friesestraatweg als belangrijke aanrijroute naar de stad vraagt om gebouwen die op deze belangrijke zichtlocatie een gezicht en een adres krijgen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling

3.1 Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

De Woldringlocatie is gelegen in een zone die is ingespannen tussen het Reitdiep en de Friesestraatweg. Lang voor de stad werd uitgelegd met de zogenaamde 60er 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 30er jaren ging het meeste vervoer over het water. Daarna nam het vervoer over de weg exponentieel toe. De eveneens gunstige ligging aan de Friesestraatweg als een 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 van 1932 van Berlage Schut kreeg deze zone, zoals alle gebieden die gelegen waren aan het water, dan ook 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 zijn uiteindelijke beslag nog moet krijgen. Gelukkig zijn een aantal, in stedenbouwkundige zin, monumentale en oorspronkelijke gebouwen tot op de dag van vandaag gespaard gebleven, die de geschiedenis van deze plek in de stad zichtbaar houden en afleesbaar maken. De oorspronkelijke Melkfabriek is daar een mooi voorbeeld van. Ook de bebouwing van het ACM-complex staat nog deels overeind hoewel van deze bebouwing niet de absolute zekerheid bestaat dat deze behouden kan worden. 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.

3.1.2 De (huidige) ruimtelijk - functionele structuur

De Woldringlocatie ligt vanuit de stad gezien aan het begin van de hierboven beschreven zone. De plek wordt grofweg begrensd door de Friesestraatweg en het Reitdiep en vindt zijn vervolg aan weerszijden in de rest van het gebied.

De Friesestraatweg is één van de oorspronkelijke radialen en aanrijroutes van de stad. Nog steeds vervult zij deze functie. Daarnaast is de Friesestraatweg onderdeel van de ringweg rond de stad. Hier behoort de stad zich te presenteren naar zijn omgeving. De stedenbouwkundige betekenis is dan ook van het hoogste schaalniveau (1e orde). Ten gevolge van de bocht in de ringweg zijn er lange zichtlijnen op de locatie die daarmee als bijzonder kenmerk van de locatie kunnen worden aangemerkt.

Het Reitdiep is de oorspronkelijke route van de stad naar zee. De geschiedenis en de welvaart van de stad zijn nadrukkelijk verbonden met deze belangrijke oorspronkelijke verbinding. Het Van Starckenborgkanaal heeft deze functie overgenomen. Het Reitdiep vervult nu nog de functie van staande mastroute. Daarmee is het tot op de dag van vandaag de entree van de stad over het water voor de recreatieve vaart. Op stedenbouwkundig niveau is het dan ook eveneens van belang op het niveau van de stad als geheel (1e orde).

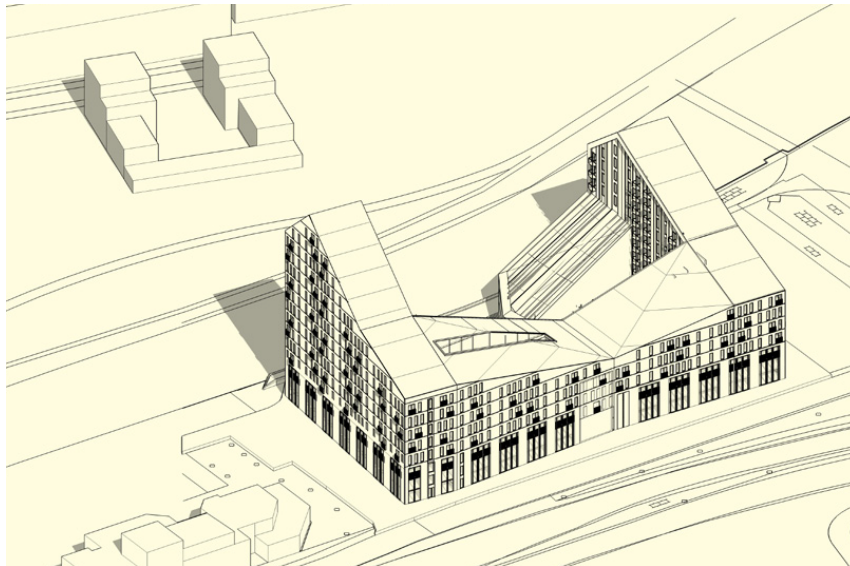
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

3.1.3 Het plan

Het bouwplan vormt in principe een gesloten bouwblok dat zowel de richting van de Friesestraatweg als de richting daar dwars op aanneemt. De oorspronkelijke verkaveling van het gebied blijft zichtbaar, het Reitdiep blijft voelbaar en langs de randen van het gebied zichtbaar.

Het project wordt ontsloten vanaf de Friesestraatweg en heeft haar adressering daar ook. Hier is tevens ruimte voor aanvullende functies. Daarnaast is het bouwplan ontsloten vanaf een binnenplein waaromheen gebouwd wordt, het plein aan het water. De rest van het bouwplan is georiënteerd op het Reitdiep.

In het bestemmingsplan worden de contouren van het bouwplan overgenomen om daarmee de variatie in volumes alsook de kwaliteit van het plan te waarborgen. Om flexibiliteit tijdens de nadere uitwerking van het plan mogelijk te maken wordt een kleine marge ingebouwd.



aanzicht vanuit het westen

De strook groen langs het water van het Reitdiep is een absolute toevoeging en verbetering van de zone op deze plek. De (semi-)openbare wandelpromenade maakt het water bereikbaar en biedt kansen voor een meer ecologische invulling in de toekomst langs het Reitdiep als totaal.

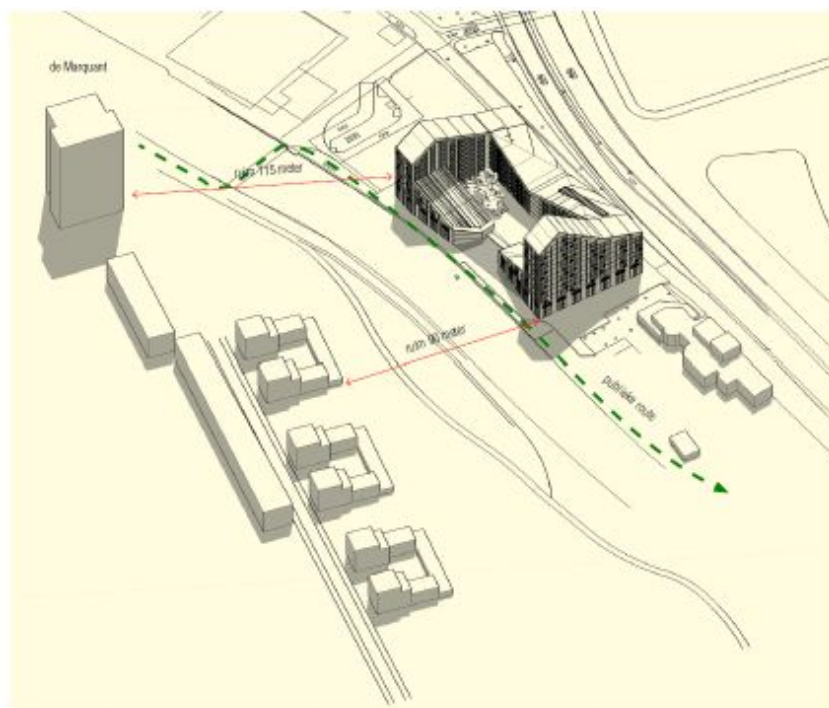
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



aanzicht vanuit het oosten met groenstrook langs het Reitdiep

De hoogte van het meest zuidelijke deel van het project sluit aan op de belangrijke stedenbouwkundige betekenis van de plek. De variatie in hoogte van het bouwblok rondom reageert op de situering van de plek in het stedelijk weefsel, de situering aan het Reitdiep en houdt rekening met de bezonning van de plek in relatie tot zijn omgeving. Daarmee wordt het gebouw specifiek en geeft het gebouw voldoende verbijzondering aan deze plek langs deze belangrijke radiaal van de stad.

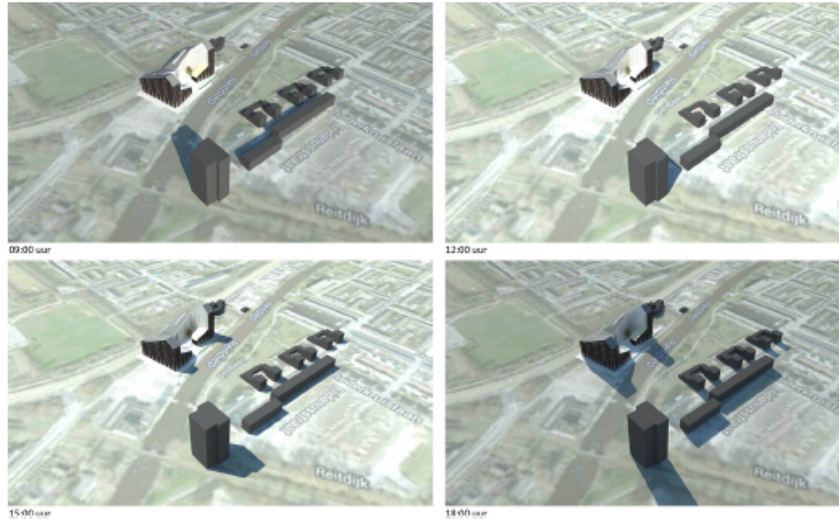
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



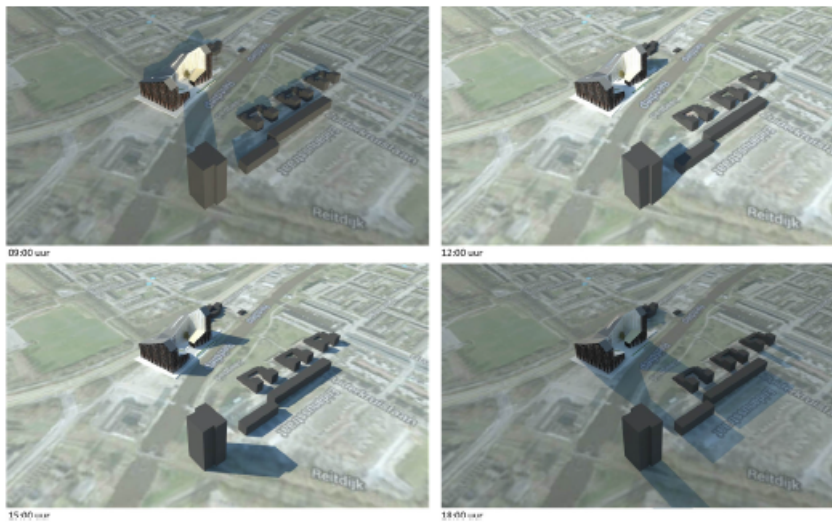
afstand tot woonbebouwing aan de overzijde van het Reitdiep

Uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat de schaduwwerking op de omgeving door het jaar heen beperkt is. Vooral onbebouwd gebied ondervindt op verschillende momenten van de dag schaduwwerking.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

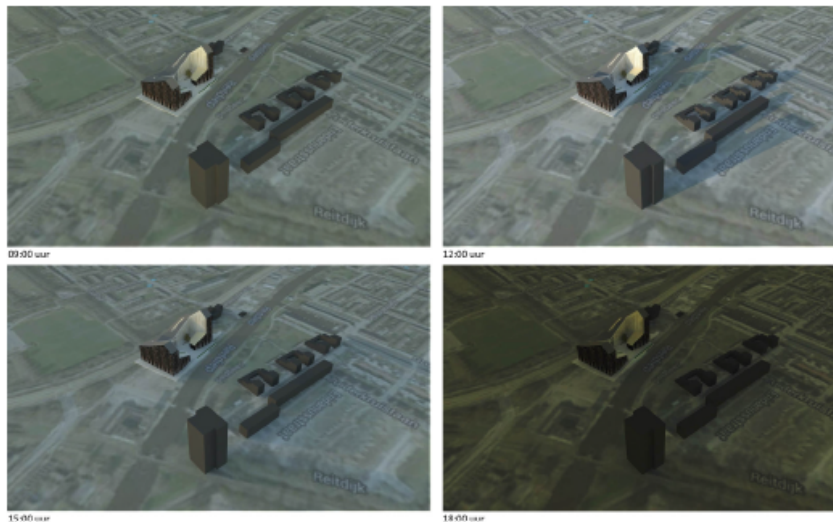


bezinning in juni



bezinning in september

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



bezinning in december

3.2 Woonfunctie

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1.1 betreft het hier kwalitatief hoogwaardige zelfstandige eenheden voor jongeren en starters op de woningmarkt. Het gaat om ca. 435 zelfstandige woningen. Om te borgen dat deze woonkwaliteit ook in de toekomst blijft bestaan, is in de regels van dit bestemmingsplan vastgelegd dat de eenheden niet mogen worden gesplitst in kleinere eenheden en dat kamerverhuur niet is toegestaan. Tevens is bepaald dat de oppervlakte van een zelfstandige wooneenheid niet kleiner mag zijn dan 22m².

3.3 Hoogbouw Effect Rapportage

Ten behoeve van dit bouwinitiatief is een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) uitgevoerd. Dit rapport¹ is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Ter voldoening aan de gemeentelijke beleidsnota Hoogbouw in Groningen is het plan beoordeeld op:

1. de betekenis ervan voor het stadsbeeld en de stadsontwikkeling
2. de effecten van het gebouw op zijn directe omgeving en in zichzelf.

De betekenis voor het stadsbeeld en de stadsontwikkeling

De ligging tussen ring en water, naast een belangrijk fietspad en het spoor, maakt dat het plan vanuit vele gezichtspunten en snelheden te bewonderen is. Vanuit het zuiden benaderd ligt het gebouw op de zichtlijn van de ringweg. Dit komt door de lichte knik in de weg. Door de bestaande bomen zal het gebouw zich echter niet meteen prijs geven, maar ontstaat een mooi samenspel tussen de natuur en de bebouwing. Langs de ringweg en het water voegt het plan zich in de bebouwing van de Reitdiepzone.

De Reitdiepzone is een gebied waar ontwikkelingen mogelijk en wenselijk zijn. Het is een door water en weg ingesloten strook, waar momenteel een vreemde mix van bedrijfs-, kantoor- en (oud-) industrie functies gevestigd zijn. Het is door deze onsamenhangende variatie, de rommelige uitstraling en de wisselende kwaliteit van de panden geen sterk gebied. De gemeente heeft onder andere in de Ontwikkelingsvisie Reitdiepzone en in de nota Campus Groningen deze zone aangewezen als een van de plekken die onder andere zeer geschikt zijn voor fraaie jongerenhuisvesting. De zone wordt gezien

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

als een kralensnoer, waar in tijd en beeld verschillende kralen (locaties) met een eigen kwaliteit tot ontwikkeling kunnen komen. De ring aan de Friesestraatweg is een van de belangrijkste routes door, langs en naar de stad. Een steviger massaopbouw past hier dan ook goed.

De effecten op de directe omgeving en in zichzelf

Het gebouw reageert op de omgeving. Het geluid wordt buiten gehouden door een stevige schil. Het uitzicht wordt benut door de oriëntatie op het groen en het water. In de binnenruimte wordt op de begane grond binnen de schil geparkeerd (fietsen en auto's), op het dek erboven is een semi-openbare ruimte voor de bewoners gepland. Deze is door een flauwe trap verbonden met de waterkant. De kade van het Reitdiep wordt openbaar toegankelijk. Als in de loop der jaren de andere kralen van de ketting geregen zijn, zal langs het water een fraai fiets- en wandelpad ontstaan. Dit sluit uiteindelijk aan op de hoofd fietsstructuur van de stad. Door het plan wordt het bebouwde grondoppervlak niet vergroot. Momenteel staat op het gehele terrein een grote loods. Negatieve effecten op de natuur of ecologie zijn dan ook niet te verwachten.

Bezinning

Naast deze reacties op de omgeving wordt het gebouw gevormd door de bezinning. Door de knikken van het dak wordt gedurende de hele dag gezorgd voor zo min mogelijk schaduwwerking op de gevels en in het binnengebied. Tegelijkertijd is er door de schuine daken veel ruimte voor gunstig gelegen zonnepanelen. In paragraaf 3.1 is de bezinningssituatie uitgebreid in beeld gebracht.

Windhinder en windgevaar

Om na te gaan wat de invloed is van het gebouw op de windsnelheden in de omgeving, is het plan uitvoerig doorgerekend (conform NEN 8100). Het windklimaatrapport² is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De modellen laten zien, dat het gebouw een positieve invloed heeft op de windhinder in de omgeving; de hoogste snelheden (windgevaar) komen straks bij de Marquantoren niet meer voor. Voor een toekomstgerichte vergelijking is aangenomen dat de ACM-locatie eveneens bebouwd wordt. Zonder deze bebouwing zou het resultaat rondom de Woltring locatie nog positiever zijn. Op de hoeken en in de doorgang komen snelheden voor die gevaar opleveren voor voetgangers. Deze zijn aanleiding om in de verdere uitwerking van het gebouw te onderzoeken hoe dit gevaar weggenomen kan worden. Een van de mogelijkheden die buiten het gebouw liggen, is het plaatsen van een windscherm of dichte begroeiing langs de ring.

Tevens is nagegaan³ of het project windgevaar oplevert voor de scheepvaart op het Reitdiep. Windgevaar kan zich voordoen bij lege binnenvaartschepen en recreatieschepen. De conclusie van het onderzoek is dat het effect van de nieuwbouw op de omgeving, in het kader van windhinder voor de scheepvaart, hoofdzakelijk positief zal zijn. Afhankelijk van de windrichting, zal het windklimaat voor de scheepvaart op het Reitdiep vergelijkbaar blijven of verbeteren. Direct langs het gebouw aan de zijde van de Friesestraatweg treden hogere snelheden op en daarmee samenhangende een hoger risico op windhinder. Aan de zijde van het Reitdiep zal het windklimaat verbeteren door afscherming door de nieuwbouw. Het windklimaat wordt daarmee beter of vergelijkbaar met de bestaande situatie en met situaties die in de nabijheid van de nieuwbouw op het Reitdiep bestaan. Daarmee veroorzaakt de nieuwbouw aan de Friesestraatweg niet meer windhinder voor de scheepvaart dan momenteel reeds op dit deel van het Reitdiep aanwezig is.

Omliggende woonbebouwing

De dichtstbij gelegen woningen liggen op ruim 90 meter afstand. De visuele invloed is derhalve bescheiden. Bovendien staan er nog bomen langs het water, die het zicht op elkaar deels blokkeren. Aan de andere kant van de ringweg staat de bebouwing veel verder weg en staat er begroeiing tussen. Het gebouw heeft aan die kant geen invloed op de ruimtelijke omgeving.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

3.4 Bedrijvigheid en voorzieningen

Het wooncomplex krijgt aan de voor- en achterkant ruimte voor diverse commerciële en dienstverlenende functies. Op de begane grond is de mogelijkheid voor horeca in de lichte categorie, detailhandel, zakelijke dienstverlening en kantoorfuncties. Tevens zal de beheerder op de begane grond zijn verhuurkantoor en servicecentrum vestigen, hetgeen ten goede komt aan de orde en het welzijn van de bewoners. Op de eerste verdieping bestaat de mogelijkheid voor een sportfunctie. Om te borgen dat deze niet-woonfuncties qua schaal passen bij het gebouw, geen verkeersaantrekkende werking veroorzaken op de omliggende wijken, zijn in de regels van dit plan maximale oppervlaktematen voor de diverse functies opgenomen.

3.5 Verkeer en parkeren

Het bestaande wegennet, inclusief aansluiting op de ringweg, kan de door de ontwikkelingen langs de parallelweg van de westelijke ringweg gegenereerde hoeveelheid verkeer aan. Op dit moment sluit de parallelweg aan op de Friesestraatweg nabij het spoor. De Friesestraatweg sluit vervolgens gelijkvloers aan op de westelijke ringweg. Door in de toekomst de aansluiting ongelijkvloers te maken zal de doorstroming alleen maar verbeteren. Mocht de ringweg in de toekomst een verhoogde ligging krijgen, dan is het bouwproject daar op voorbereid omdat het gebouw wordt voorzien van dove gevels.

De ontsluiting van de locatie voor auto's is optimaal te noemen en vindt plaats vanaf de Friesestraatweg, die parallel loopt aan en een directe verbinding heeft op de westelijke ringweg. Aan deze zijde is ook de entree voor het overdekt parkeren van de auto's die volgens de norm (Beleidsregels Parkeernormen gemeente Groningen) nodig zijn voor de gegeven functie. Het huidige parkeren op de straat blijft voor bezoekers.

Fietsers en voetganger kunnen het complex benaderen via de Friesestraatweg of de te realiseren openbare route langs het Reitdiep. Op de begane grond van het complex zijn voldoende bergingen en voorzieningen voor het stallen van fietsen aanwezig om overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte te voorkomen. Er wordt bij de stalling rekening gehouden met 2 fietsen per woning, exclusief bergingen. Daarnaast wordt een beheerder in het gebouw gehuisvest die toezicht houdt, aanspreekbaar is en overlast kan helpen voorkomen.

3.6 Openbare ruimte

3.6.1 Groenstructuur

Op het oude bedrijfsperceel is sprake van volledige afwezigheid van groen. Het bouwplan voorziet in een groene omranding van het wooncomplex aan de noord-, zuid- en oostkant. Een strook groen langs het water van het Reitdiep is een belangrijke groene toevoeging en verbetering van de zone op deze plek. De (semi-)openbare wandelpromenade hier maakt het water bereikbaar en biedt kansen voor een meer ecologische invulling in de toekomst langs het Reitdiep als totaal.

3.6.2 Waterstructuur

Waterstructuur huidige situatie

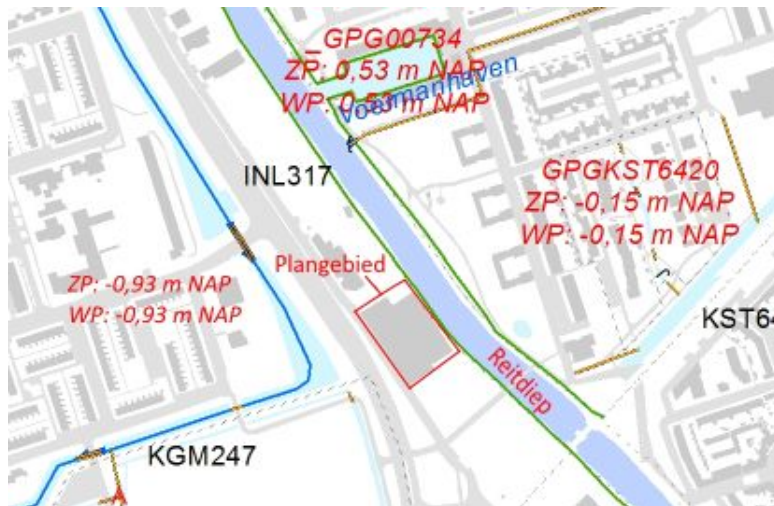
Het deel van de rivier Reitdiep waaraan het plangebied zich bevindt is gelegen in het gebied van Waterschap Hunze en Aa's en maakt onderdeel uit van de Eemskanaal-Dollardboezem. Het heeft een peil van +0,53 m NAP. Het Reitdiep heeft een belangrijke aanvoerfunctie van water voor Oost-Groningen en Oost-Drenthe. In dit boezemwater moet er rekening mee gehouden worden dat de waterstand incidenteel (frequentie T=100) kan oplopen tot +1,50 m NAP. De oevers van het Reitdiep zijn in beheer van Waterschap Noorderzijlvest en hebben een waterkerende functie.

Voor deze kering(szone) gelden de volgende uitgangspunten:

- Bij een groene dijk is de kerende hoogte + 2,00 m NAP;

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- Bij een harde kering is de kerende hoogte +1,80 m NAP.
Op ca. 75 meter ten westen van het plangebied ligt in de wijk Vinkhuizen een vijver met een streefpeil van -0,93 m NAP. Deze watert af op het Hoendiep, dat onderdeel uitmaakt van de 3e schil van de Electraboezem.



huidige waterstructuur

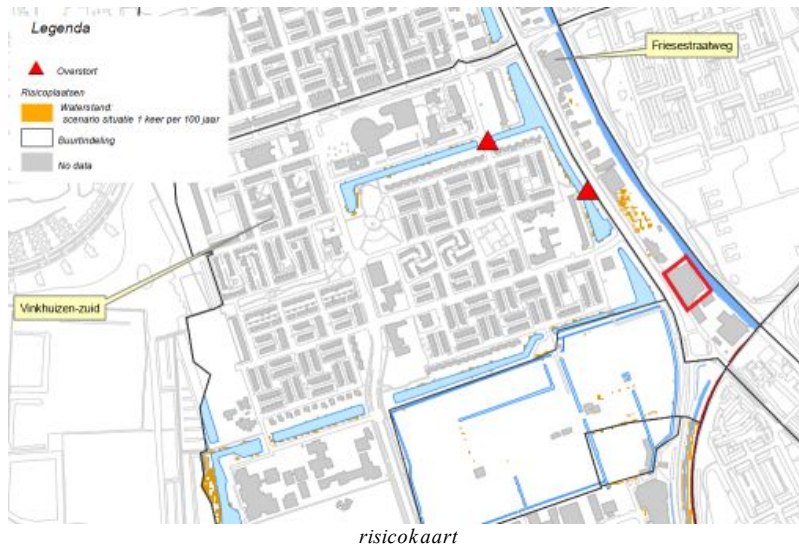
Waterstructuur toekomstige situatie

De toekomstige inrichting van het plangebied bestaat in hoofdzaak uit verharding in de vorm van dakoppervlak en bestrating waarbij geen ruimte is voor oppervlaktewater. Het regenwater zal worden verzameld en eventueel vertraagd worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Waterberging

In het gebied is voldoende waterberging aanwezig om het neerslagoverschot dat tijdens het klimaatscenario T=100+10% optreedt te bergen. De lagere delen in het gebied lopen risico op wateroverlast. In onderstaande figuren is de ligging van deze kritieke punten weergegeven (*Bron: Stedelijke Wateropgave*).

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

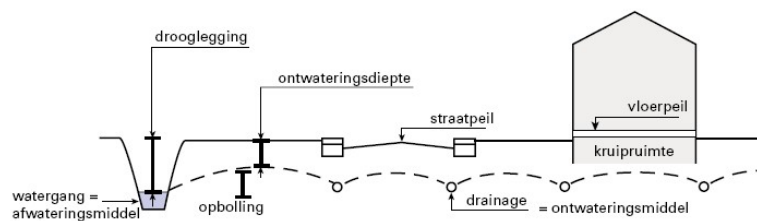


Op dit moment bestaat het plangebied voornamelijk uit dakoppervlak en verharding (ca. 6.500 m²) en een klein gedeelte groen (ca. 460 m²). Aangezien er niet een toename van meer dan 750 m² verharding kan ontstaan is hier geen compensatie in de vorm van oppervlaktewater vereist. Een nadeel van de verdere verstedelijking is dat geen regenwater in de bodem verdwijnt. Door de hiermee gepaard gaande grondwaterstands daling kan een verdroging van de ondergrond optreden. Dit is voor met name de bomen en het overige groen nadelig. Door de toepassing van bijvoorbeeld infiltratievoorzieningen en waterdoorlatende bestrating wordt water geïnfiltreerd. Door toepassing van deze systemen kan ook water geborgen worden. De plaatselijke grondslag moet duidelijk maken of deze toepassingen gebruikt kunnen worden.

Bodem

De drooglegging is de afstand van het oppervlaktewaterpeil tot aan de bovenzijde van het maaiveld. De ontwateringsdiepte is de afstand van de grondwaterstand tot aan het maaiveld. Het verschil tussen de drooglegging en de ontwateringsdiepte wordt veroorzaakt door de opbolling van het grondwater tussen de watergangen. De ontwateringsdiepte moet bij wegen en bomen minimaal 1,00 m zijn en bij gebouwen moet dit minimaal 0,20 m zijn beneden de afdekking van de bodem van de kruipruimte. Bij kruipruimteeloos bouwen moet deze afstand minimaal 0,20 m beneden de fundering zijn. Op dit moment zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar om een uitspraak te doen over de ontwateringsdiepte. Gesteld kan worden dat de toekomstige maaiveldhoogte minimaal +1,93 m NAP moet zijn om, bij een streefpeil van +0,53 m NAP van het Reitdiep, aan de drooglegging van 1,40 m te voldoen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



Riolering

In het plangebied is een gemengd stelsel aanwezig in de vorm van een gemengd riool in de Friesestraatweg. Het riool, dat bestaat uit een ei-buis, is in 1968 is aangelegd, kruist ter hoogte van het plangebied haaks de ringweg en heeft vervolgens door de berm een afvoer richting het noorden. Bij de realisatie van de nieuwbouw moet een gescheiden riolsysteem aangelegd worden, waarbij regenwater gescheiden wordt van het afvalwater.

Het huishoudelijk afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken wordt aangesloten op het 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 diepteligging en capaciteit moet uitgezocht worden. Dit zal ook afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige inrichting. Het dakwater en het overige regenwater moet op het oppervlaktewater, in dit geval het Reitdiep, worden aangesloten. Ook eventuele drainagesystemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater. Daar waar bebouwing rechtstreeks aan oppervlaktewater grenst, kan rechtstreeks afgevoerd worden op oppervlaktewater. Hierbij dient ermee rekening te worden gehouden dat er voor het lozingspunt een inspectieput wordt toegepast met een dubbele waterkerende functie indien het maaiveld lager is dan +1,60 m NAP. Dit kan in de vorm van een terugslagklep en schuif.

Bouwmaterialen

Ten behoeve van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moet er bij de bouw van de gebouwen naar gestreefd worden geen materialen te gebruiken die milieuverontreinigend zijn zoals lood, zink en koper. Ook bepaalde bitumen en behandeld hout logen milieugevaarlijke stoffen uit welke via het regenwater in het oppervlaktewater terecht kunnen komen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

4.1 Duurzaamheid, energie en leefomgevingskwaliteit

Koeling

Commerciële functies hebben over het algemeen grote vraag naar koeling het hele jaar door. Woningen hebben een beperkte vraag naar koeling die zich concentreert in de zomermaanden. Op passieve wijze koelen door slim gebruik te maken van de gebouwworm wordt koeling voorkomen. Bij een buitentemperatuur boven de 12 graden kan gekoeld worden door water uit het Reitdiep te benutten of koude te onttrekken uit de bodem. In de bodem is namelijk altijd een constante temperatuur van gemiddeld 12 graden beschikbaar.

Verwarming

In woningen is door tapwatervraag een jaarlijkse continue vraag naar warmte. Bij hoogwaardig geïsoleerde en compacte woningen zal de warmtebehoefte voor tapwatervraag twee maal zo hoog zijn als de warmtevraag voor ruimteverwarming.

Het gebruik van zonnepanelen wordt onderzocht om de energieafhankelijkheid te verkleinen. Ook wordt nagegaan of gebruik kan worden gemaakt van de geothermische bron in het noorden van de Zernikecampus, waarmee meer dan 10.000 woningequivalenten kunnen worden verwarmd in woningcomplexen en onderwijsfaciliteiten in de wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen, Kostverloren en Zernike.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het kader van de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is nagegaan of het woningbouwplan op deze locatie voldoet aan de criteria die de Ladder stelt.

De eerste vraag is of de ontwikkeling past in een regionale behoefte. In de woonvisie Wonen in Stad wordt aangegeven dat onderzoek uitwijst dat de onderwijsstad Groningen in de particuliere sector over te veel kleine onzelfstandige kamers voor jongeren beschikt, en dat veel jongeren graag anders willen wonen. Men wil vooruit, groter wonen, betere voorzieningen, meer privacy of een locatie dichterbij werk of studie met heel eigen wensen. Uit onderzoek blijkt verder dat de particuliere kamerverhuurmarkt ontspannen is en er sprake is van een overschot aan kamers. Het woningaanbod strookt kortom niet meer met de vraag. De nieuwbouw van kwalitatief hoogwaardige huisvesting voor jongeren is voor de gemeente dan ook een speerpunt in het beleid. Dit bouwproject voorziet in de vraag naar dit type woningen. Daarmee is de regionale behoefte vastgesteld.

De tweede vraag is of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden. Het gaat hier om een binnenstedelijke locatie die vrijkomt door vertrek van een bedrijf. Er wordt dus geen beslag gedaan op buitenstedelijk gebied, maar het bestaand stedelijk gebied wordt op een positieve wijze vernieuwd. Het project vernieuwt een verouderd en dysfunctioneel bedrijventerrein met een actuele invulling.

Conclusie is dat het project past binnen de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

4.2 Archeologie

Inleiding

In 1992 is door Nederland het 'verdrag van Valletta' ondertekend. Het verdrag is wettelijk vertaald met een ingrijpende wijziging in de Monumentenwet '88 en enkele andere wetten, zoals de Ontgrondingenwet en de Woningwet. Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeenten gelegd. De bescherming van die waarden dient te worden meegenomen in de ruimtelijke ordening, d.w.z. de 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 voorschriften te bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Die voorschriften kunnen in enkele op archeologische gronden geselecteerde gebieden aan bouw- en aanlegvergunningen worden gehangen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor behoud van archeologisch erfgoed. De Monumentenwet 1988 en de erfgoedverordening van de gemeente en dit bestemmingsplan beschrijven vervolgens de procedure.

Friesestraatweg en Reitdiep

De Woldringlocatie tussen de wijken Vinkhuizen en Selwerd/Paddepoel en tussen Friesestraatweg en Reitdiep werd –vanwege de economische betekenis van het Reitdiep al enkele eeuwen – op enkele plaatsen bebouwd.

De ouderdom van het Reitdiep zelf ligt hoger dan van de bebouwing die eraan ligt. Blijkens archeologisch onderzoek in de buurt van Zernike is de verbinding op deze plek dichtbij de stad hoogstwaarschijnlijk al in de eerste helft van de 13^e eeuw gegraven. Het zal dan nog niet meer dan een bevaarbare sloot zijn geweest. Het graven van deze verbinding heeft bovendien het voordeel dat de afwatering van het gebied iets makkelijker gemaakt werd, zeker omdat de afwatering via de Drentse 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 aanvoerroute van en naar de stad, en er vestigde zich vanaf de zestiende eeuw dan ook enige bedrijvigheid aan.

Nieuwtijdse bebouwing

De weg die op enige afstand van het Reitdiep loopt en later de Friesestraatweg is gaan heten, wordt op de kaart van Hottinger uit 1792 ook al aangegeven. Tevens is op deze kaart te zien dat op de Woldringlocatie dan al bebouwing stond. Ook op de kaarten van van Deventer (1565) werd er al een weg langs het Reitdiep aangegeven, hoewel deze weg wel iets dichter langs het water leek te lopen. Wellicht heeft van Deventer hier de Hogeweg aangegeven, de weg die op de dijk langs het Reitdiep liep.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



kaart van Van Deventer uit 1565 met rood omcirkeld het onderzoeksgebied

Nog een duidelijker beeld van de precieze bebouwing geeft de kaart uit de atlas der Stadslanden uit 1732. Hierop staan een boerderij op twee huisplaatsen opgetekend, die van elkaar gescheiden worden door een boomgaard. De bewoner in 1830 is een zekere Geert Bakker, die ook veel grond bezat stroomafwaarts van het Reitdiep.



Vrij gedetailleerde kaart van het onderzoeksgebied in 1732. Behalve een boerderij en twee huizen zijn er ook vier kalkovens afgebeeld (bron: M. Schroor, *De Atlas der Stadslanden van Groningen, 1724-1729, kaart 22, Groningen 1997*).

Verkaveling

Op de kaart van 1830 is tevens te zien dat er een verkaveling aanwezig is die afwijkt van de verkaveling in de omgeving. In de omgeving is de verkaveling min of meer oost-west, gericht op het Reitdiep, terwijl de verkaveling op de Woldringlocatie onder een hoek van 45 graden op deze oost-west gerichte verkaveling staat. Ook de boerderij staat niet evenwijdig aan de verkaveling in de omgeving. Dit kan er op wijzen dat het hier om een van oorsprong oudere bewoningslocatie gaat.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Op de Bonnekaart uit 1900 tenslotte is te zien dat de boerderij nog aanwezig is. De meest zuidelijke bebouwing is vervangen door een grotere woning en de verkaveling is dan 'recht' getrokken. Ten noorden en zuiden van het onderzoeksgebied is dan meer bebouwing aanwezig die op het Reitdiep is georiënteerd. Waarschijnlijk gaat het hier om industriële bebouwing.

Waarde - Archeologie 1

De Woldringlocatie is vanaf de 18^e eeuw, wellicht ook al eerder, bebouwd geweest, en er kunnen zich nog resten van funderingen en erfirichtingen (bijvoorbeeld waterputten en afvalkuilen) in de ondergrond bevinden. De terrein was daarom in de erfgoedverordening van 2010 beschermd als 'archeologisch perceel'. In het kader van dit bestemmingsplan is een booronderzoek⁴ uitgevoerd (als losse bijlage bij dit plan gevoegd) waaruit blijkt dat ter plekke nog archeologisch resten aanwezig zijn. Het terrein is daarom nu opgenomen op de verbeelding met de dubbelbestemming Waarde-Archeologie 1, waaraan regels zijn verbonden die bij nadere ingrepen in het terrein het benodigd archeologisch onderzoek regelen.

4.3 Ecologie

Beleid

In het stedelijk gebied levert de natuur een belangrijke bijdrage aan het leefmilieu en aan de beleving ervan 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.

Plangebied

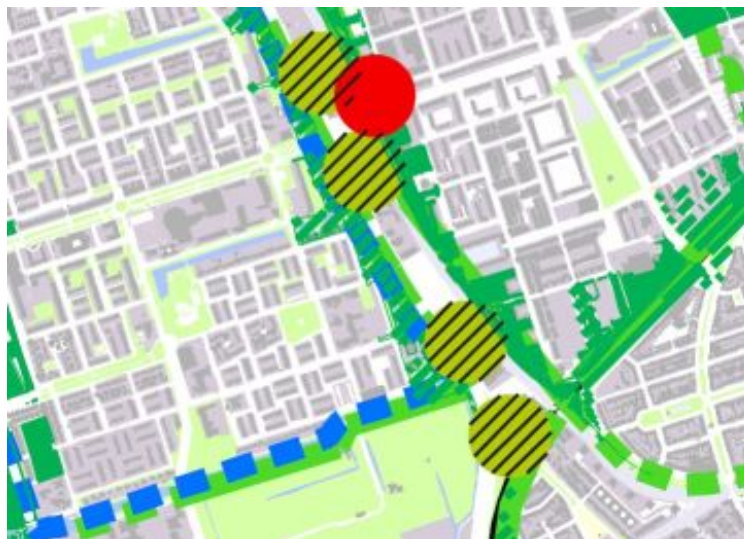
Het plangebied vormt geen onderdeel van de vastgestelde stedelijke ecologische structuur (SES) maar grenst daar aan de oostzijde wel aan. Het Reitdiep zelf is een waterverbinding terwijl de oostoever van het Reitdiep een groengebied is binnen de SES.

Het plangebied kenmerkt zich door een hoge mate van verstening met sterk antropogene invloeden. Binnen het plangebied komen de volgende biotopen voor: gebouwen met platte daken, verharde parkeerplaatsen en kleine delen kruidige vegetatie en plantsoen. De huidige natuurwaarden zijn hieraan gekoppeld. Het gaat om algemene vogelsoorten zoals Wilde eend, Kokmeeuw, Kauw en Merel maar ook minder algemene soorten als Zwarte roodstaart, Witte kwikstaart en Pimpelmees. Naast vogels zijn ook zeer waarschijnlijk vleermuizen in het gebied aanwezig. Zij foerageren waarschijnlijk vooral langs het Reitdiep en mogelijk boven het plangebied op plaatsen die in de luwte liggen en veel insecten herbergen.

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. Het plangebied moet daarmee dus in ecologisch opzicht duurzaam worden ingericht en aansluiten op omliggende SES-gebieden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



Uitsnede uit de SES 2014-kaart ter plaatse van het plangebied

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

1. 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.
2. 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.
3. Indien zonnepanelen worden toegepast geven deze meer rendement wanneer zij in combinatie met vegetatiedaken worden toegepast.
4. In dak- en gevelconstructies zoveel mogelijk faunavoorzieningen toepassen voor vogels (met name gierzwaluw en huismus) en enkele vleermuiskasten of het toegankelijk maken van spouwruiden.

Conclusies in het kader van de Flora en faunawet en Natuurbeschermingswet

De kans op het voorkomen van beschermde soorten binnen het plangebied is beperkt aanwezig. Toch zijn tijdens een quickscan die de gemeente heeft uitgevoerd enkele beschermde soorten aangetroffen. Het gaat om Wilde marjolein en Grote kaardenbol. De eerste soort is matig streng beschermd onder de Flora- en faunawet terwijl de tweede licht beschermd is. Voor licht beschermde soorten geldt een algemene vrijstelling bij onder andere ruimtelijke ontwikkelingen. Toch streeft de gemeente ernaar om licht beschermde soorten zoveel mogelijk te sparen bij ruimtelijke ontwikkelingen of deze weer terug te brengen in de nieuwe plannen. Voor matig streng beschermde soorten geldt dat bij ruimtelijke ontwikkeling gewerkt moet worden volgens een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet of er moet ontheffing worden aangevraagd. Naast vogels en de beschermde planten zijn geen andere beschermde soorten of potenties voor beschermde soorten aangetroffen. Het verdient wel aanbeveling om in het kader van het doelsoortenbeleid 'Stenige biotopen stedelijk gebied' voorzieningen in de bebouwing aan te brengen voor vogels en vleermuizen waarvan de verblijfplaatsen jaarrond beschermd zijn. Voor vogels geldt dat nesten in het broedseizoen altijd beschermd zijn. Bosschages of platte daken waar vogels broeden moeten daarom buiten het broedseizoen verwijderd worden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

4.4 Water

Beleid

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk', het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijk wateropgave van de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's.

	EUROPEES	NATIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL
Waterkwaliteit	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie
Waterkwantiteit		Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP) Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijke watertaken Watervisie kabinet	Beleidsnotitie Water en Ruimte NZV/H&A	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie

Beleidskader

Het beleid is vertaald in ambities voor de Gemeente Groningen. Na het maken van het eerste 'verbrede' GRP: het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP) is het water- en rioleringsbeheer in Groningen goed op orde, maar in de totale waterketen moet worden bespaard en het moet efficiënter. Daarbij is het denken over afval sinds een aantal jaren aan het veranderen. Afval bestaat eigenlijk niet meer. Vrijwel alles wat we oorspronkelijk bestempelden als afval, kan na bewerking opnieuw worden benut. Dit kan zijn voor energieproductie, maar in veel gevallen zijn er ook hoogwaardiger toepassingen mogelijk. Afvalwater bijvoorbeeld bevat energie en voedingsstoffen die kunnen worden gebruikt in de landbouw. Maar naast nuttige stoffen bevat afvalwater ook steeds meer stoffen die we niet in het milieu willen hebben, zoals medicijnresten. Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe doelen, zoals het energiezuiniger maken van de afvalwaterketen, het sluiten van kringlopen door innovatie en het verbeteren van zuiveringsprocessen. Daarnaast blijven uiteraard de bestaande doelen voorop staan, zoals een water- en rioleringsstelsel dat de volksgezondheid waarborgt en waar de burger op kan vertrouwen. Samenwerking kan er voor zorgen dat zowel de bestaande als nieuwe doelen efficiënter en goedkoper kunnen worden bereikt.

Bij de planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). In het kader van de watertoets zal nadere uitwerking van de principes van afwatering en ontwatering in relatie tot de waterkwaliteit en de waterkwantiteit plaats moeten vinden in overleg met

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

de waterbeheerder. De locatie valt binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. Het waterschap vervult een adviserende en toetsende rol.

4.5 Milieu

4.5.1 Geluid

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied op het gebied van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Het volledige onderzoeksrapport⁵ is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Wegverkeerslawaai

De westelijke ringweg (N370) is de meest bepalende geluidsbron. Als gevolg van de hoge geluidsbelasting (boven de maximale grenswaarde van 53 dB) moeten gevels aan de zuidwestkant van het complex volledig, en aan de noordwest- en zuidoostkant deels, "doof" uitgevoerd worden. Het aanbrengen van een vliesgevel of coulissenscherm kan eenzelfde resultaat bieden. In de verbeelding en regels van dit plan is de verplichting om een dove gevel aan te brengen vastgelegd. Voor de woningen met een geluidbelasting lager dan de maximale grenswaarde van 53 dB, maar boven de voorkeurswaarde van 48 dB is een hogere waarde vastgesteld. Het ontwerpbesluit hiertoe is gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Burgemeester en wethouders hebben het hogere waardenbesluit vastgesteld vóór de vaststelling van het bestemmingsplan.

Spoorweglawaai

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting door spoorweglawaai ten hoogste 53 dB(A) bedraagt. De voorkeurswaarde van 55 dB(A) wordt daarmee niet overschreden. Spoorweglawaai vormt daarom geen beperking voor de ontwikkeling.

Industrielawaai

De locatie ligt binnen de zone van het voormalige bedrijventerrein Groningen west/Hoogkerk. De bepalende geluidbron op dit bedrijventerrein is verdwenen (de Suiker Unie). Er kan zich niet opnieuw een grote lawaaimaker vestigen. Industrielawaai levert daarom geen beperking op voor realisatie van de woningen.

4.5.2 Luchtkwaliteit

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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). 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.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

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

Het project is in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) aan te merken als een kwetsbaar object. In het complex zullen 1-persoons en 2-persoons appartementen worden gerealiseerd.

Het volledige rapport van het onderzoek naar de externe veiligheid is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.⁶

Risicovolle inrichtingen

Binnen of nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen. Het plangebied ligt ook niet binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen.

Risicovolle transportroutes

Nabij het plangebied zijn de volgende risicobronnen, alsmede de bronnen die invloed hebben op het plangebied, geïnventariseerd.

Soort	Risicobron	Wet-en regelgeving
Transport	N370	provinciaal basisnet Groningen
	Spoorlijn Groningen - Sauwerd	Landelijk Basisnet

Plaatsgebonden risico transport

Zowel voor de provinciale weg N370 als de spoorlijn Groningen - Sauwerd is het risico berekend. Voor de vervoerscijfers is gebruik gemaakt van de aantallen genoemd in het landelijke basisnet en het provinciaal basisnet Groningen. De spoorlijn en de provinciale weg kennen geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} buiten het spoor of de weg. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico transport

Het resultaat van de risicoberekening voor de N370 is dat ook met de aanwezigheid van het wooncomplex de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Er is geen sprake van ruimtelijke belemmeringen wat betreft het aspect externe veiligheid. Het resultaat van de risicoberekening voor de spoorlijn is dat het groepsrisico boven de oriënterende waarde uitkomt en een marginale verhoging laat zien ten opzichte van de huidige situatie.

Plasbrandaandachtsgebied Basisnet

In de regeling Basisnet is voor de spoorlijn Groningen - Sauwerd aangegeven dat hier een plasbrandaandachtsgebied aanwezig is. De afstand van het woongebouw tot de spoorlijn Groningen - Sauwerd is ongeveer 150 meter. Dit is buiten het plasbrandaandachtsgebied en hierdoor is dit aspect niet relevant.

30 meter zone provinciaal Basisnet Groningen

Rondom alle provinciale- en rijkswegen en alle spoorlijnen (m.u.v. de lijn Groningen - Leeuwarden) ligt een zone van 30 meter aan weerszijden van de transportroute. Binnen de 30-meterzone worden geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen geprojecteerd. De locatie van het project is wel gelegen binnen 30 meter zone van de provinciale weg N370. Het betreft echter niet een object voor minder zelfredzame personen.

Risicovolle transportleiding

In en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die een belemmering vormen voor het plangebied.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

vastgesteld
gemeente Groningen - bestemmingsplan Friesestraatweg 145

28

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Het berekende groepsrisico voor de N370 ligt onder de oriëntatiewaarde. Het neemt door het bouwplan wel iets toe.

Het groepsrisico voor de spoorlijn Groningen - Sauwerd ligt boven de oriëntatiewaarde. Het berekende groepsrisico neemt iets toe met het bouwplan.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Bronmaatregelen zijn gericht op verlaging van het groepsrisico van een calamiteit bij een risicobron. Bronmaatregelen zijn echter niet te treffen in de onderhavige ruimtelijke situatie.

Mogelijkheden voor ontwikkelingen met lager groepsrisico

Varianten waardoor het groepsrisico niet of in beperktere mate toeneemt zijn bijvoorbeeld:

- De nieuwe ontwikkeling op een grotere afstand van de risicobronnen situeren;
- Een andere indeling van het plangebied, waarbij minder personenintensieve functies worden ontwikkeld.

Bij de planvorming is externe veiligheid beschouwd, evenals andere ruimtelijke afwegingskaders.

Hierdoor kan worden gesteld dat in redelijkheid sprake is van een optimale situatie. Een beschouwing van andere mogelijkheden is derhalve niet aan de orde.

Bestrijdbaarheid

Bereikbaarheid

Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen zijn zowel op het spoortracé Groningen-Sauwerd als op de N370 drie ongevalsscenario's mogelijk, namelijk een plasbrand, een explosie (BLEVE) en/of het vrijkomen van een toxische wolk. Door de ligging van de spoorlijn en de N370 zijn in het plangebied dodelijke effecten van alle drie ongevalsscenario's mogelijk. Bij een ongeval is de bereikbaarheid matig. Veiligheidsregio Groningen adviseert om te zorgen voor een goede, tweezijdige bereikbaarheid van het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld door realisatie van een extra toegang vanuit de noordkant of het aanleggen van twee van elkaar gescheiden toegangen vanuit de N370.

Aan weerszijden van het complex kan de brandweer over eigen terrein het Reitdiep bereiken. Daarnaast is in het stedenbouwkundig plan voor de aan de zuidkant van het plangebied gelegen ACM-locatie als randvoorwaarde meegenomen dat een openbare route langs het Reitdiep voor fietsers en voetgangers wordt meegenomen. De maat hiervan is dusdanig dat een blusvoertuig daar in principe langs kan.

Wat betreft de bereikbaarheid en aanrijmogelijkheid vanuit het noorden is vanaf de Pleiadenlaan aanrijden via het fietspad in geval van calamiteit mogelijk. De breedtemaat is voldoende en de bocht is ruim genoeg. Ook staan er op de aansluiting van dit fietspad en de parallelweg langs de Friesestraatweg geen paaltjes in de weg die de bereikbaarheid belemmeren.

Bluswatervoorzieningen

De Veiligheidsregio Groningen adviseert om ervoor zorg te dragen dat de aanwezige bluswatervoorzieningen intact blijven, ook tijdens de geplande bouwactiviteiten in het plangebied. Verder adviseert de veiligheidsregio om een opstelplaats voor hulpdiensten te realiseren aan het Reitdiep.

In de huidige situatie zijn er brandkranen aanwezig langs de Friesestraatweg. Verder is het Reitdiep geschikt als bluswatervoorziening. Via het (nog aan te leggen) fietspad uit zuidelijke richting langs het Reitdiep is opstelling van hulpdiensten langs het Reitdiep mogelijk. In het plan is rekening gehouden met een opstelvak voor de brandweer, te bereiken vanaf de Friesestraatweg.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaam vermogen

Het plan voorziet niet in de realisatie van objecten waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen (zoals kleine kinderen, zieken en ouderen). Doel van het plan is de realisatie van twee typen woningen: eenpersoons appartementen voor studenten en tweepersoons

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

appartementen voor starters. De toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied vormen een gemiddelde bevolkingsgroep uit de samenleving, die over het algemeen als zelfredzaam wordt beschouwd.

Ontvluchtingsmogelijkheden

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van hoge gebouwen. Hoogbouw heeft een negatief effect op de ontvluchtingsmogelijkheden van de aanwezige personen. Vluchten uit hoge gebouwen vergt veel tijd. Dit betekent, dat de in de woontorens aanwezige personen in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen mogelijk onvoldoende tijd hebben om zichzelf in veiligheid te brengen. Dit geeft een verhoogde kans op slachtoffers.

In het totale gebouw komen circa 900 personen te wonen. De hoogbouw is 16 lagen waarin slechts een deel van de woningen komen, circa 70, dus circa 140 personen. Door de vluchtwegmogelijkheden binnen het gebouw naar 4 trappenhuisen kan het gebouw ruim binnen de 15 minuten ontruimd worden waardoor een tijdige ontruiming bij externe calamiteiten geen probleem is. Door de situering van 2 entrees aan de Friesestraatwegzijde en 2 entrees aan de Reitdiepzijde is het ook mogelijk van een calamiteit af te vluchten. De overdekte parkeervoorziening op de beganegrond werkt hierbij in het voordeel.

Als genoemde maatregelen worden getroffen achten wij het restrisico als gevolg van de provinciale weg N370 en het spoor Groningen - Sauwerd acceptabel.

4.5.4 Bodem

Voor de locatie is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het rapport⁷ van dit onderzoek is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De bouwlocatie is getypeerd als verdachte locatie. Er zijn nl. op de locatie enkele licht tot sterk verhoogde gehalten aangetroffen. De matig tot sterk geconstateerde verhoogde gehalten van koper, lood en/of zink in de ondergrond liggen boven het 'criterium voor nader onderzoek'. Gezien het feit dat de aangetroffen sterk verhoogde gehalten zowel in horizontale als in verticale richting niet zijn afgeperkt, kan geen uitsluitel worden verkregen over de exacte omvang van de aanwezige sterke verontreiniging met koper, lood en zink in de grond ter plaatse van het perceel. Daarom wordt voorgesteld om een nader onderzoek uit te voeren waarbij de omvang van de verontreiniging in beeld wordt gebracht. Tevens wordt aanbevolen de overige 4 verdachte deellocales te onderwerpen aan een onderzoek, zodat tevens de bodemkwaliteit van de verdachte deellocales in beeld wordt gebracht.

Vervolgonderzoek moet uitwijzen welke maatregelen getroffen moeten worden om de bodem geschikt te maken voor de beoogde functie.

4.5.5 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.

In het plangebied bevinden zich geen kabels en leidingen die onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Friesestraatweg 145 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 standaardbestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

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

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1:1000. 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 geldt momenteel één bestemmingsplan, dat gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan wordt vervangen. Het is het bestemmingsplan Opheffing geluidzone en herziening Friesestraatweg / Reitdiep, vastgesteld door de gemeenteraad op 25-11-2009. Op de locatie van het nieuwe bestemmingsplan geldt in dat plan een bedrijfsbestemming.

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.

Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen is gelegd op 3 zijden van het woongebouw. Aan de kant van het Reitdiep kan in deze bestemming een semi-openbare fietsroute worden aangelegd.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming Verkeer geldt voor de strook aan de westkant van het gebouw, en biedt de auto-ontsluitingsmogelijkheid voor het complex.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 6 Wonen

Dit is de hoofdbestemming van het complex. Geregeld is dat alleen zelfstandige woningen zijn toegestaan met een minimale oppervlaktemaat van 22m². Gebruik voor kamerverhuur is uitgesloten. Binnen de bestemming kunnen, gebonden aan maximale oppervlaktematen, een kantoorfunctie, sportvoorzieningen, horeca-1 en -2 en detailhandel in de vorm van een afhaalrestaurant worden toegestaan. Voor vergroting van die oppervlaktes (behalve die voor de sportvoorziening) zijn afwijkingsmogelijkheden ingebouwd. Als bijlage bij de regels is een afbeelding gevoegd met voorgeschreven dakhellingen. Van deze hellingsgraden kan bij recht met 5% naar beneden of boven worden afgeweken.

Nadere eisen

De nadere eisenregeling van lid 3 biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid nadere eisen te stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

a. de verblijfsituatie:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

b. het straat- en bebouwingsbeeld:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar a. het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.

b. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

c. de verkeersveiligheid:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

d. de sociale veiligheid:

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

e. de milieusituatie:

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en een verkeersaantrekkende werking.

f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden:

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

Artikel 7 Waarde - Archeologie 1

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

Artikel 8 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.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Algemene regels

Artikel 9

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. 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 10 Algemene bouwregels

Parkeernormen

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 afwijkingmogelijkheid.

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 11 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 12

Dit artikel bevat enkele afwijkingbepalingen, 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 slotbepalingen

Artikel 13

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

Artikel 14

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

Interpretatieve gebruiksbealingen

Interpretatieve gebruiksbealingen kunnen per bestemming worden opgenomen wanneer binnen die betreffende bestemming behoefte is aan specifieke gebruiksregels of -verboden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 6 Informatie en overleg

6.1 Informatie

Over het plan zijn de wijkraden Vinkhuizen en Paddepoel geïnformeerd. Verder zijn de bewoners van de woontoren Marquant tweemaal geïnformeerd, en bewoners van het wooncomplex aan de Perseusstraat en hun overburen eenmaal.

Omdat dit een heel gerichte manier van informeren is geweest, is dit bestemmingsplan niet als voorontwerpbestemmingsplan in de inspraak gebracht. Gekozen is ervoor om het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen: een terinzagelegging van 6 weken met de mogelijkheid om zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar te maken.

6.2 Overleg

Het ontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. Daarop zijn de volgende reacties ontvangen. Het gemeentelijk commentaar wordt onder elke reactie weergegeven.

provincie Groningen

De provincie Groningen heeft de volgende opmerkingen over het plan gemaakt.

- Op grond van de regiovisie Groningen-Assen zijn er regionale woningbouwafspraken gemaakt voor de periode 2007-2019. Binnen die afspraken geldt dat dit soort kleine wooneenheden en studentenhuisvesting niet onder de definitie van 'zelfstandige woningen' worden geschaard. Nu de gegevensverzameling omtrent de woningvoorraad op basis van de Landelijke Voorziening Basisregistraties Adressen en Gebouwen (per 2012) plaatsvindt, dient dit echter wel te gebeuren. In het kader van de toekomstige regionale afspraken zal hiermee rekening moeten worden gehouden. Gelet op het aantal woningen dat voor en door de stad Groningen mag worden gebouwd op grond van de regionale planningslijst (regionale afspraken) vormt dit bouwplan vanuit het oogpunt van artikel 4.7 van de Omgevingsverordening geen probleem.
Commentaar: over het al dan niet meetellen zijn wij het nog niet met de provincie eens. In het kader van dit bestemmingsplan is dit echter geen relevant onderwerp.
- Met het oog op de rechtszekerheid en duidelijkheid in relatie tot de woningbouwafspraken is het wel gewenst om het aantal van 435 woningen (eventueel met een marge tot bijvoorbeeld 450 woningen in het belang van de gewenste flexibiliteit bij de uitvoering) in de planregels vast te leggen.
Commentaar: Juist in verband met de flexibiliteit nemen wij geen woningaantallen op in de regels van bestemmingsplannen. Van groter belang vinden wij het om in de regels (in combinatie met een maximale bouwhoogte) een minimale oppervlakte per woning op te nemen. Dat is een manier om de gewenste woningkwaliteit voor de doelgroep van dit project te bereiken.
- Aangeboden wordt om ten aanzien van duurzaamheid de gemeente te informeren over andere mogelijke voorzieningen en maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan duurzaamheid dan reeds genoemd in het plan.
Commentaar: het aanbod wordt gewaardeerd. Het project besteedt veel aandacht aan duurzaamheid, bovenop de wettelijke eisen dienaangaande. De ontwikkelaar zal van het aanbod op de hoogte worden gebracht.
- Het is gewenst dat bij de planvorming en planuitvoering rekening wordt gehouden met de toekomstige aanpassingen van de westelijke ringweg. In dit verband kan worden verwezen naar onze gemeenschappelijke inspanningsresultaten/samenwerkingsresultaten op dit gebied (zoals de 'Studie Westelijke Ringweg Groningen, fase 1 - visie'). Het is van belang dat het bestemmingsplan niet belemmerend gaat werken als het gaat om de gewenste toekomstige aanpassingen (zoals bijvoorbeeld de aanleg van een ongelijkvloers deel van de ringweg) en dat u probeert te komen tot een toekomstbestendige ontsluiting van het bij de nieuwbouw behorende verkeer richting nieuwe

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

ringweg.

Commentaar:

In paragraaf 3.5 Verkeer en parkeren is een passage toegevoegd over de ontsluiting van het project en de relatie met eventuele toekomstige aanpassingen van de westelijke ringweg.

- In verband met de ligging van de nieuwbouw binnen de geluidszone van de westelijke ringweg (de N370) zullen voor een deel van het woongebouw (i.c. voor de binnengevels hoogbouw noord) - vóór de vaststelling van het bestemmingsplan - hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld. Uit de plantoelichting dient te blijken dat die hogere grenswaarden bij de vaststelling van het plan in acht zijn genomen.

Commentaar: een ontwerpbesluit hogere grenswaarden zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. In de vaststellingsversie zal aangegeven worden dat wij een besluit over hogere grenswaarden hebben genomen.

- Verder zal - zo blijkt uit de plantoelichting - een deel van het gebouw (i.c. de zuidgevel, westgevel en noordgevel) met geluidwerende gevels moeten worden uitgevoerd, om aan de vereiste binnenwaarde van 33 dB te kunnen voldoen (te berekenen zonder de aftrek ingevolge artikel 110 van de Wet geluidhinder). Volgens de plantoelichting kan het qua uitvoering gaan om een dove gevel, een vliesgevel of om een coulissenscherm. Deze laatste twee mogelijkheden ontbreken echter in artikel 6.2.2. van de planregels. Ik adviseer u deze alternatieven toe te voegen en de desbetreffende begrippen in de planregels te definiëren.

Commentaar: in de bouwregels voor de bestemming Wonen is nu dit verzoek als volgt verwerkt:

'ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' dient de gevel als dove gevel *of als een voorziening met vergelijkbaar effect* te worden uitgevoerd, voor zover de geluidsbelasting de maximaal toegestane geluidsbelasting overschrijdt.'

- De realisering en instandhouding van de vereiste gevelwering dient in het bestemmingsplan te worden geborgd (zie o.a. uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 augustus 2010, nr. 200905674/1/R3). Deze borging zit - op het onderdeel 'instandhouding'- onvoldoende in de planregels.

Commentaar: de planregels voldoen aan de aangehaalde uitspraak van de Raad van State: de verplichting om dove gevels te realiseren is opgenomen. Niettemin hebben wij de betreffende regel nu voorzien van de volgende tekst in verband met de instandhouding:

'ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' dient de gevel als dove gevel of als een voorziening met vergelijkbaar effect te worden uitgevoerd *en in stand gehouden*, voor zover de geluidsbelasting de maximaal toegestane geluidsbelasting overschrijdt.'

- Op basis van de Richtlijnen vaarwegen 2011 (RVW 2011) moet er een bebouwingsvrije zone worden aangehouden tussen het Reitdiep en het geprojecteerde gebouw. 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. Ik verzoek u met de relevante bebouwingsvrije zone rekening te houden en aan te geven wat u op dit punt heeft geregeld.

Commentaar: ter plaatse van het bestemmingsplan is sprake van een recht vaarwegvak. Een deel van de bebouwing ligt op minder dan 10 meter van de oever van het Reitdiep, zie de afbeelding hieronder (de linker rode lijn is de 10 metergrens). Wij achten dit in dit geval aanvaardbaar. De gebruikintensiteit van het Reitdiep is laag te noemen, en er vaart vooral recreatievaart. De achtergrond van de 10 meterrichtlijn is er een van veiligheid en zicht. Recreatievaartuigen kunnen veel sneller reageren bij het waarnemen van andere schepen dan beroepsvaartuigen. Deze kortere reactietijd maakt dat een eventueel later opmerken van 'tegenliggers' vanwege aanwezige bebouwing geen gevaarlijke situaties oplevert. Bovendien is hier sprake van een lichte kromming in de vaarweg die gunstig is voor het uitzicht.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



- Verder moet het ontwerp op basis van de Richtlijnen Vaarwegen 2011 (paragraaf 3.4.3.) - gelet op de grootte en de hoogte van de geplande bebouwing, mede in relatie tot de bestaande bebouwing - ook op windhinder voor de scheepvaart worden getoetst. Ter plekke kunnen immers gevaarlijke situaties ontstaan op de vaarweg voor met name lege binnenvaartschepen en recreatieschepen, in combinatie met het wachten voor de brug. In het windhinderonderzoek is geen aandacht voor de windhinder voor de scheepvaart te vinden.

Commentaar:

Het gevaar van windhinder voor de scheepvaart is inmiddels onderzocht. De conclusie van het onderzoek - nl. dat er geen toename van windgevaar voor de scheepvaart ontstaat vergeleken met de huidige situatie - is verwerkt in paragraaf 3.3.

- Onder verwijzing naar artikel 4.17a van de omgevingsverordening provincie Groningen stel ik vast dat in de plantoelichting de verantwoording ontbreekt wat betreft de wijze waarop u al dan niet rekening heeft gehouden met de adviezen van de Veiligheidsregio/brandweer. Ik acht de groepsrisicoverantwoording om die reden nog onvoldoende. Verder stel ik vast dat in de plantoelichting wel aandacht wordt geschonken aan de wenselijkheid van brandwerende voorzieningen, maar mis ik duidelijkheid over de concrete (uitvoerings)maatregelen die op dit gebied worden getroffen.

Commentaar: in paragraaf 4.5.3 Externe veiligheid is nu tekst toegevoegd die ingaat op de adviezen van de Veiligheidsregio. Brandwerende voorzieningen worden conform het Bouwbesluit aangebracht.

Waterschap Noorderzijlvest

Het Waterschap Noorderzijlvest heeft de volgende opmerkingen over het plan gemaakt.

- Er is onvoldoende uitgewerkt hoe het hemelwater, al dan niet vertraagd, wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater en naar welk oppervlaktewater. Het Reitdiep ligt hier het meest voor de hand. Dit moet worden afgestemd met Waterschap Hunze en Aa's.

Commentaar:

In de tekst van de waterparagraaf is dit verder uitgewerkt en aangepast. De ontwikkelaar zal zorgen voor afstemming met Waterschap Hunze en Aa's.

- De passage over vegetatiedaken is alleen relevant als er vegetatiedaken worden toegepast, anders kan ze beter worden weggelaten.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Commentaar:

Het bouwplan bevat geen vegetatiedaken. De alinea hierover in de waterparagraaf is uit de tekst verwijderd.

- verzocht wordt om in het schema in paragraaf 4.4. de 'Notities stedelijk water' te vervangen door de 'Notitie Water en ruimte'.

Commentaar:

Dit is vervangen in een nieuw schema.

- verzocht wordt om de groenbestemming langs het Reitdiep een dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering te geven omdat de oevers van het Reitdiep een regionale keringsfunctie hebben. Ook moeten hiervoor regels worden opgenomen.

Commentaar:

De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is op de verbeelding en in de regels opgenomen.

Gasunie Transport Services B.V.

Gasunie Transport Services B.V. deelt mede dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Veiligheidsregio Groningen

De Veiligheidsregio Groningen heeft de volgende opmerkingen over het plan gemaakt.

- Opgemerkt wordt dat het plan niet duidelijk maakt wat er wordt gedaan met het door haar uitgebrachte advies, en vraagt om aan te geven welke maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Commentaar:

Bij de geadviseerde maatregelen is nu aangegeven hoe deze al dan niet in het plan zijn verwerkt.

- De Veiligheidsregio adviseert de zin in de tekst aan te passen over de acceptatie van het restrisico: niet de Veiligheidsregio is hier het bevoegde gezag maar de gemeente.

Commentaar:

Deze zin is aangepast.

Enexis

Enexis heeft de volgende opmerkingen bij het plan geplaatst. Enexis heeft kabels en leidingen liggen ter hoogte van het plangebied.

- Voor graafwerkzaamheden in de nabijheid van kabels en leidingen dient een KLIC-melding te worden gedaan.
- Voor gas liggen er breukgevoelige leidingen welke hoogstwaarschijnlijk vervangen dienen te worden. Dit hangt af van o.a. de diepgang van de werkzaamheden.
- Voor middenspanning dient rekening te worden gehouden met voor Enexis belangrijke transportkabels welke onder het Reitdiep zijn geboord.

Dit zijn werkzaamheden die in de uitvoeringsfase van belang zijn. De opmerkingen zijn doorgezonden aan de ontwikkelaar.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

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 145 heeft betrekking op een reeds bebouwd deel van de gemeente, 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 bestemmingsplan 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 zonodig 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.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1 plan:
het bestemmingsplan Friesestraatweg 145 met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP554Friesestrw145-vg01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlagen.
- 1.3 verbeelding:
de verbeelding van het bestemmingsplan Friesestraatweg 145, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP554Friesestrw145-vg01.
- 1.4 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.6 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.7 bebouwingspercentage:
een op de kaart of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.8 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.9 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.10 bouwgrens:
de grens van een bouwvlak.
- 1.11 bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- 1.12 bouwperceelgrens:
de grens van een bouwperceel.
- 1.13 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.14 maatvoeringsgrens:
een op de kaart aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een maatvoeringsvlak.
- 1.15 maatvoeringsvlak:
een op de kaart geheel of gedeeltelijk door maatvoeringsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waarop bebouwingsregelingen van eenzelfde aard van toepassing zijn.
- 1.16 aan huis verbonden beroep:
het beroepsmatig uitoefenen van activiteiten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dat door zijn beperkte omvang in een woning en/ of de daarbij behorende aangebouwde bijbehorende bouwwerken kan worden uitgeoefend, mits:
1. het beroep door de bewoner van het pand wordt uitgeoefend, en
2. de woonfunctie in overwegende mate intact blijft, en
3. waarbij het beroep een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft, die met de woonfunctie in overeenstemming is.
- 1.17 additionele voorzieningen:
voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.
- 1.18 archeologische waarden:
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relictten.
- 1.19 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- 1.20 bodemingrepen:
werken en werkzaamheden waarvan mag worden aangenomen dat zij het bodemarchief kunnen aantasten.
- 1.21 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- 1.22 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.
- 1.23 dove gevel/voorzetgevel:
een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.
- 1.24 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.25 gebruiksoppervlakte:
de vloeroppervlakte binnen de bouwmuren bepaald volgens NEN 2580 met dien verstande dat daarbij aangebouwde bergingen, garages en andere niet voor bewoning geschikte ruimtes niet worden meegeteld.
- 1.26 geluidsbelasting:
de geluidsbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg.
- 1.27 geluidsgevoelige objecten:
woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder en elk ander gebouw waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven.
- 1.28 hogere grenswaarde:
een bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder.
- 1.29 hoofdgebouw:
gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.
- 1.30 horeca - I:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van etenswaren, in hoofdzaak voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms, shoarmazaken, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- 1.31 horeca - 2:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.32 huishouden:
persoon of groep personen die een huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan; daaronder niet begrepen kamerverhuur.
- 1.33 kamerverhuur:
ruimte(n) in een (deel van een) gebouw die geschikt is (zijn) of geschikt te maken is (zijn) voor (nacht)verblijf, niet zijnde een logiesfunctie als bedoeld in het Bouwbesluit of niet zijnde een (zelfstandige) woonruimte als bedoeld in de Huisvestingswet, ongeacht de duur van het verblijf en al dan niet tegen betaling.
- 1.34 logies met ontbijt:
het verstrekken van gelegenheid tot overnachting met ontbijt als toeristisch-recreatieve voorziening in een woning en ondergeschikt aan de woonfunctie.
- 1.35 peil:
- voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of een tuin grenst: de hoogte van die weg of tuin ter plaatse van de hoofdtoegang van het gebouw;
 - in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
- 1.36 prostitutie:
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 1.37 seksinrichting:
de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.38 standplaats voor straathandel:
het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel aanbieden van diensten:
- gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;
 - door anderszins goederen uit te stallen of uitgestald te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- 1.39 voorkeursgrenswaarde:
de bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder.
- 1.40 woongebouw:
een gebouw, dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.
- 1.41 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.
- 1.42 zakelijke dienstverlening:
het verlenen van diensten, al dan niet in een kantoorgebouw, op administratief, financieel en juridisch gebied, alsmede op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, de verhuur en handel in onroerend goed, architecten-, onderzoeks-, marketing-, uitzend- en beveiligingsbureaus en daarmee naar de aard vergelijkbare vormen van dienstverlening.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

- 2.1 lengte, breedte en diepte van een gebouw:
tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevelvlakken en / of de buitenkant dakoverstek en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidingsmuren.
- 2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- 2.3 horizontale diepte van een gebouw:
de lengte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de naar de weg gekeerde gevel.
- 2.4 de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- 2.5 de dakhelling:
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.
- 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- 2.7 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Voor zover op de kaart niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de kaart, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt, en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. recreatieve voorzieningen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. waterlopen en waterpartijen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. additionele voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemene bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in lid 4.1 genoemde doeleinden.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, fiets- en voetpaden;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. bermen, taluds, groenvoorzieningen en waterlopen;
- e. additionele voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemene bouwregels

- a. Er zijn wat de bebouwing betreft uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in lid 5.1 genoemde doeleinden.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 6 Wonen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen;
- b. kantoren, tot een maximum oppervlakte van 300m², met dien verstande dat deze functie uitsluitend is toegestaan op de begane grond en de eerste verdieping;
- c. sportvoorzieningen tot een maximum oppervlakte van 200m²;
- d. horeca-1, horeca-2, zakelijke dienstverlening en detailhandel in de vorm van een afhaalrestaurant, tot een totale maximum oppervlakte van 350m², met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan op de begane grond;
- e. additionele voorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft uitsluitend hoofdgebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in lid 6.1 genoemde doeleinden.

6.2.2 Hoofdgebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag maximaal de aangegeven bouwhoogte bedragen;
- c. de dakhellingen moeten de op bijlage 1 bij deze regels aangegeven dakhellingen bedragen, met dien verstande dat een afwijking van 5% van die dakhellingsgetallen is toegestaan;
- d. de gebruiksoppervlakte van een woning bedraagt minimaal 22m²;
- e. het is verboden een bestaande woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen;
- f. ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' dient de gevel als dove gevel of als een voorziening met vergelijkbaar effect te worden uitgevoerd en in stand gehouden, voor zover de geluidsbelasting de maximaal toegestane geluidsbelasting overschrijdt.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Voor een toelichting zie de juridische toelichting in paragraaf 5.3.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

6.4 Afwijken van de bouwregels

6.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 6.1 onder b voor het vergroten van de maximaal toegestane oppervlakte tot 400m²;
- b. lid 6.1 onder d voor het vergroten van de maximaal toegestane oppervlakte tot 150m²;
- c. lid 6.2.2 onder b voor vergroting van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter.

6.4.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 6.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
 - b. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - c. de verkeersveiligheid;
 - d. de sociale veiligheid;
 - e. de milieusituatie;
 - f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
- Het gestelde in 6.3 is hierbij van overeenkomstige toepassing.

6.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor kamerverhuur.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 7 Waarde - Archeologie 1

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

7.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 50m² en een grotere diepte dan 0,3 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. Op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.
- b. Op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad.
- c. Er worden technische maatregelen getroffen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden.
- d. Er wordt archeologisch onderzoek door middel van opgraving uitgevoerd.
- e. De bouw van het bouwwerk wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

7.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in lid 7.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

7.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in lid 7.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervlakte kleiner dan 50 m² en een diepte kleiner dan 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

7.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin, naar oordeel van burgemeester en wethouders:

- a. de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, in voldoende mate is vastgesteld;
- b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

7.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming Waarde - Archeologie - 1 van de kaart te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

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

8.2 Bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft, in afwijking van de bepalingen bij de andere voorkomende bestemming(en), uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan ten behoeve van waterkering.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 8.2 ten behoeve van de bouw van in de andere bestemming(en) genoemde bouwwerken geen gebouw zijnde, na voorafgaand overleg met de betreffende waterbeheerder en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 10 Algemene bouwregels

10.1 Parkeren

Een omgevingsvergunning voor het bouwen of verbouwen van gebouwen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat ten behoeve van de betreffende functie in voldoende mate is voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

10.2 Beleidsregels

Burgemeester en wethouders passen deze bouwregels toe met inachtneming van de door hen vastgestelde beleidsregels ten aanzien van het parkeren, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

10.3 Ruimte tussen bouwwerken

De zijdelingse begrenzing van een bouwwerk moet ten opzichte van de zijdelingse grens van het erf zodanig zijn gelegen dat tussen dat bouwwerk en de op het aangrenzende erf aanwezige bebouwing geen tussenruimten ontstaan die:

- a. vanaf de hoogte van het erf tot 2,2 meter daarboven minder dan 1 meter breed zijn;
- b. niet toegankelijk zijn.

10.4 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 10.1:
 1. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien.
- b. lid 10.3, indien voldoende mogelijkheid aanwezig is voor reiniging en onderhoud van de vrij te laten ruimte.

10.5 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 10.4 onder a is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een seksinrichting;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer-, vaar- of vliegtuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, schroot- en afbraak- en bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen, anders dan in verband met het normale onderhoud of ter verwezenlijking van de bestemming;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een automaten/amusementshal;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor standplaatsen voor woonwagens.
- e. het gebruik van een bestaande woning als meer dan één zelfstandige woning.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

12.1 Afwijkingsbevoegdheid

Voor zover zulks niet op grond van een andere bepaling van de regels kan worden toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan:

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages en/of van de bij recht in de regels en/of op de verbeelding gegeven maten en afmetingen tot maximaal 1 meter;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouw- en/of maatvoeringsgrenzen:
 1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
 2. ten behoeve van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuisen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m² bedraagt;
 2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m³;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut en voor duurzame energieopwekking, zoals abr's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations, pompgebouwen voor warmte-koudeopslag en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m³;
- g. voor het oprichten van containers voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen, als bedoeld in artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer, met een maximale inhoud van 200m³, met dien verstande dat voor ondergrondse containers geen maatvoeringsbeperkingen gelden;
- h. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeve van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- i. voor het bouwen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak van een bouwwerk;
- j. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- k. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- l. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- m. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- n. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

12.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 12.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Artikel 14 Slotregel

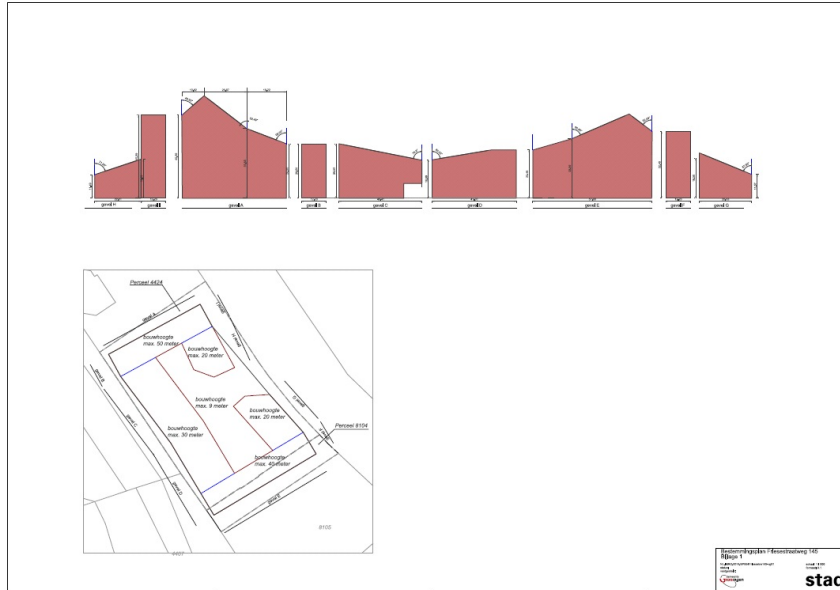
Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan Friesestraatweg 145.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlagen bij de regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage 1 dakhellingen



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Eindnoten

1. Friesestraatweg 145 - Hoogbouw Effect Rapportage Woldring United. UCA Architects, 18 augustus 2015
2. De Kristallen te Groningen. CFD-studie windhinder en windgevaar. Actiflow, 15 juli 2015
3. De Kristallen te Groningen. CFD-studie windhinder voor de scheepvaart. Actiflow, 10 december 2015.
4. Archeologisch booronderzoek Friesestraatweg 145 te Groningen. MUG Ingenieursbureau, 14 april 2015
5. Akoestisch onderzoek nieuw te realiseren appartementengebouw aan de Friesestraatweg 145 te Groningen. Ingenieursbureau Spreen, 29 juni 2015.
6. Externe veiligheidstoets bestemmingsplan Friesestraatweg 145. Omgevingsdienst Groningen, 27-08-2015
7. Verkennd bodemonderzoek Friesestraatweg 145 te Groningen. Klijn bodemonderzoek, 18 mei 2015.

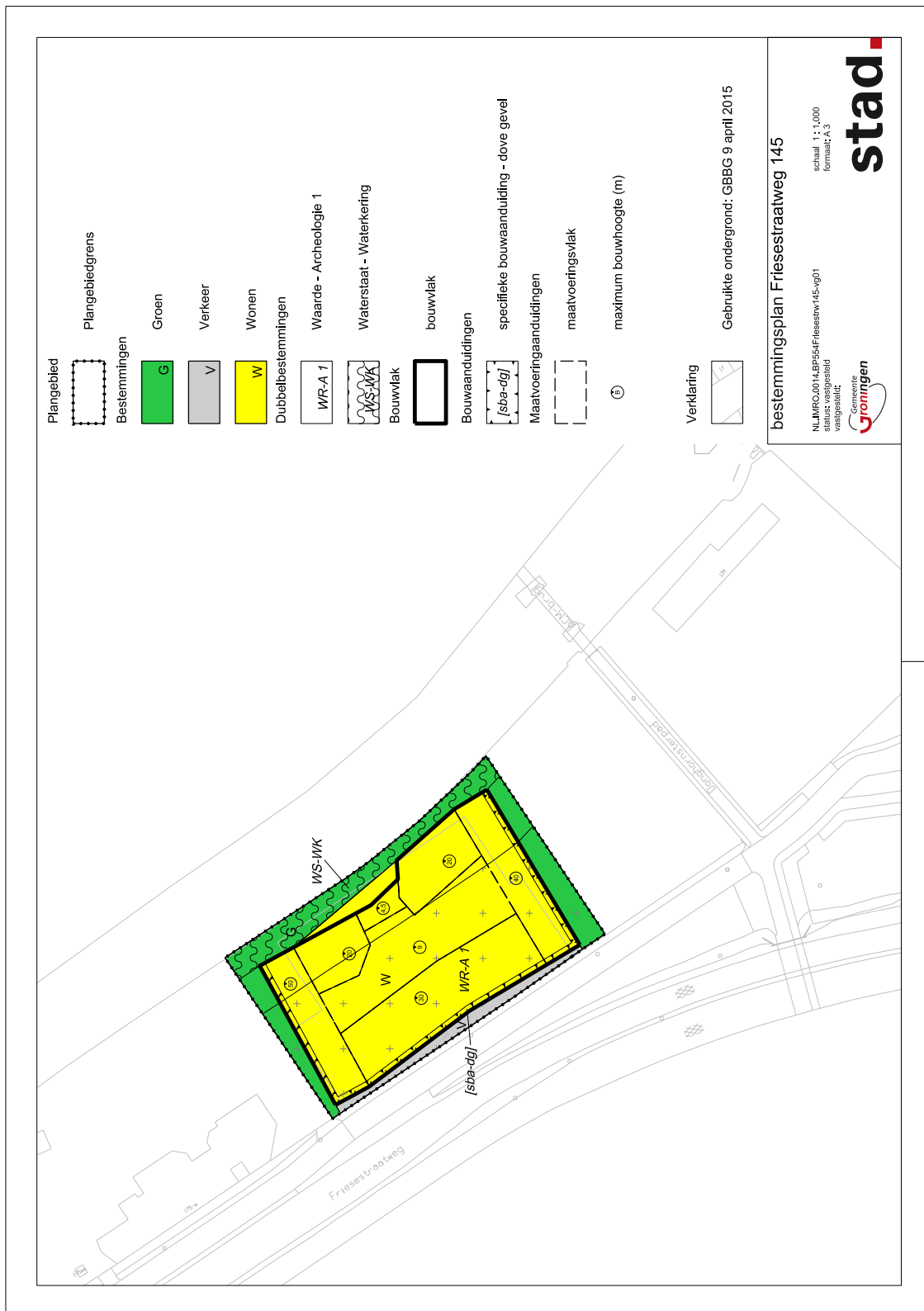
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 toelichting regels



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 verbeelding





Bijlagenbundel bij bestemmingsplan Friesestraatweg 145

1. Hoogbouw Effect Rapportage
2. Windhinderonderzoek
3. Windhinderonderzoek scheepvaart
4. Archeologisch booronderzoek
5. Akoestisch onderzoek
6. Externe veiligheidsstudie
7. Bodemonderzoek

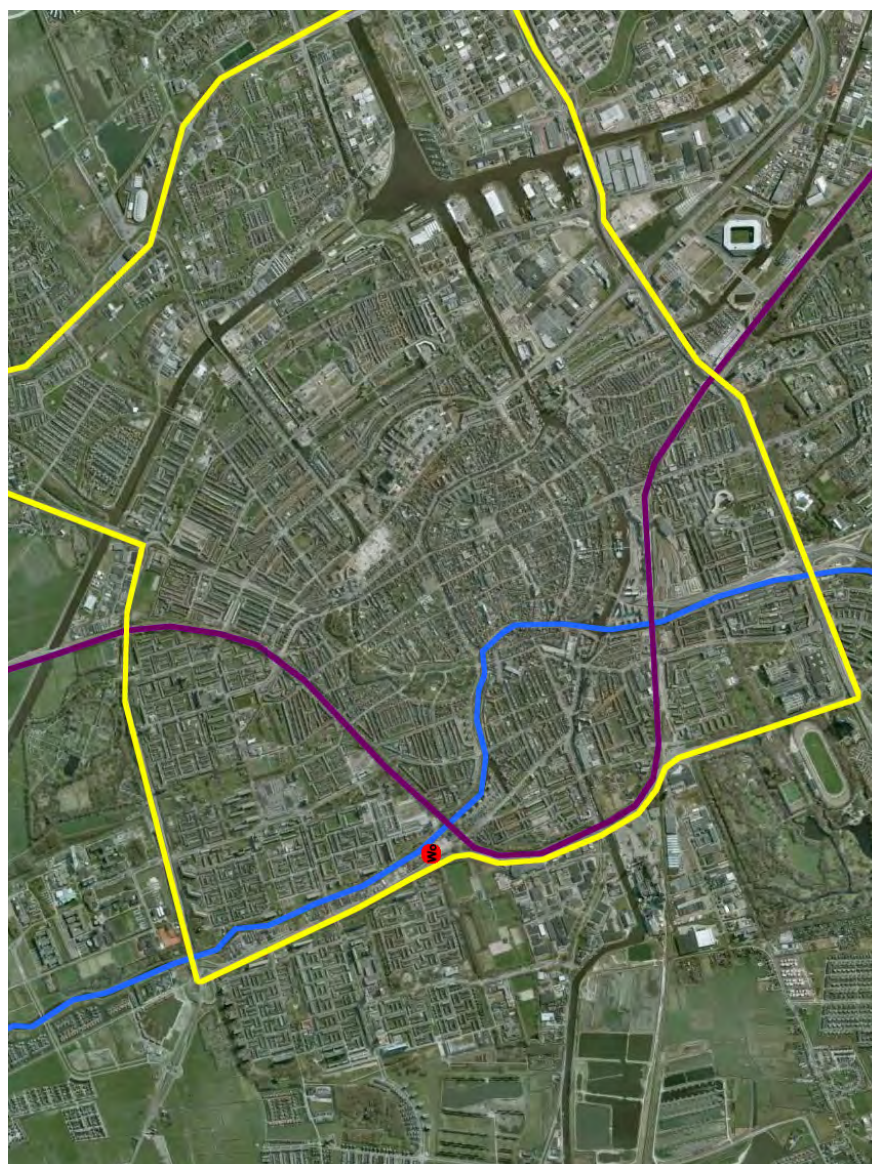
Friesestraatweg 145 - Hoogbouw Effect Rapportage Wolding United



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Locatie in de stad

2



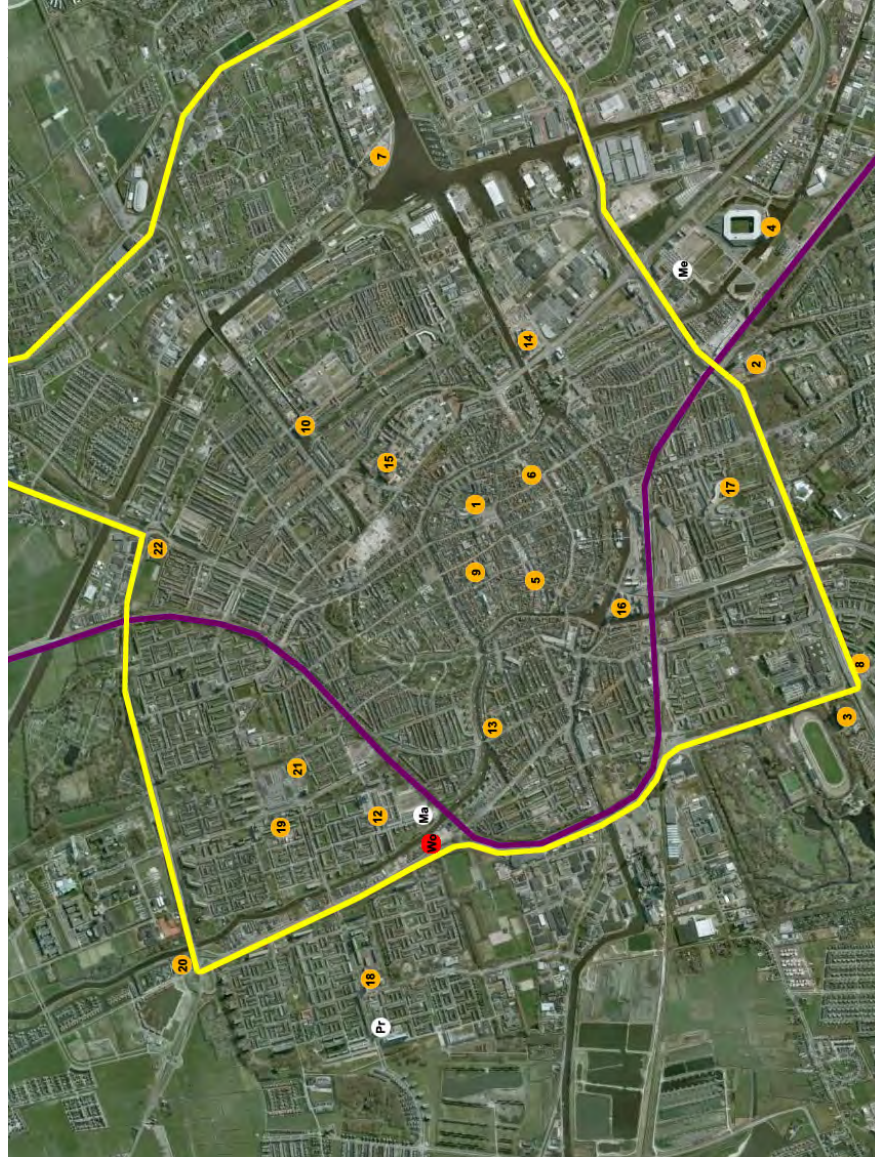
De locatie van de nieuwbouw ligt aan de Friesestraatweg. Ingekleemd tussen de ringweg en het Reitdiep. Een markante plek, in een markante zone. In deze rapportage zal aangetoond worden dat de plek en het plan uitstekend bij elkaar passen.

Het bouwplan heeft de ambitie om kwalitatief hoogwaardige jongerenappartementen van 2/3-kamer woningen te realiseren, met op de onderste lagen enkele bijbehorende voorzieningen. Het kantoor van Woldring United ligt voor toezicht, veiligheid en extra service prominent bij de entree. Verder een fitness-ruimte en bijvoorbeeld een fietsenmaker, een broodjeszaak, een avondwinkel, een uitzendbureau, etc.

Het gebouw heeft een variërende hoogte, geeft op onder andere de omliggende bebouwing, de weg, het water en de zon. Het hoogste punt is ongeveer 48 meter. Deze Hoogbouw Effect Rapportage laat zien hoe het plan zich voegt naar de stad en de omgeving en wat de effecten van de hoogte zijn.

Hoogbouw in Groningen

3



Om te beginnen is het verhelderend om te laten zien wat er zoal in Groningen staat aan hoogbouw en waar deze staan.

- | | | |
|----------|-----------------|------|
| 1. | Martintoren | 97 m |
| 2. | Kemkensberg | 92 m |
| 3. | Gasunie | 89 m |
| 4. | Stoker+Brander | 80 m |
| 5. | Der Aa-kerk | 76 m |
| 6. | St.-Jozefskath. | 76 m |
| 7. | Tasmanitoren | 75 m |
| 8. | La Liberté | 72 m |
| 9. | Academietoren | 66 m |
| 10. | De Rokade | 63 m |
| 11. | De Groenling | 62 m |
| 12. | Orion | 59 m |
| 13. | Watertoren | 56 m |
| 14. | Kop van Oost | 56 m |
| 15. | UMCG | 56 m |
| 16. | De Regentes | 56 m |
| 17. | Dinkelpark | 54 m |
| 18. | Fortuna | 53 m |
| Gepland: | | |
| 19. | Trefkoel | 75 m |
| 20. | Reitdiep | 74 m |
| 21. | GAK-locatie | 72 m |
| 22. | Cortinghborg | 70 m |

De Menzis, Marquant, Prisma (Siersteenlaan) zijn enkele 'kleinere' van circa 50 meter. Ons plan is daarbij bescheiden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Locatie in de omgeving

4



Op de schaal van de regio en de agglomeratie speelt het gebouw dan ook geen grote betekenis. De betekenis begint op de schaal van de stad.

De ligging aan tussen ring en water, naast een belangrijk fietspad en het spoor, maakt dat het plan vanuit vele gezichtspunten en snelheden te bewonderen is.

Vanuit het zuiden benaderd ligt het gebouw op de zichtlijn van de ringweg. Dit komt door de lichte knik in de weg. Door de bestaande bomen zal het gebouw zich echter niet meteen prijs geven, maar ontstaat een mooi samenspel tussen de natuur en de bebouwing.

Langs de ringweg en het water voegt het plan zich in de bebouwing van de reitdiepzone.

Bouwplan Woldring Unifred komt gedeeltelijk achter de bomen tevoorschijn

Marquant

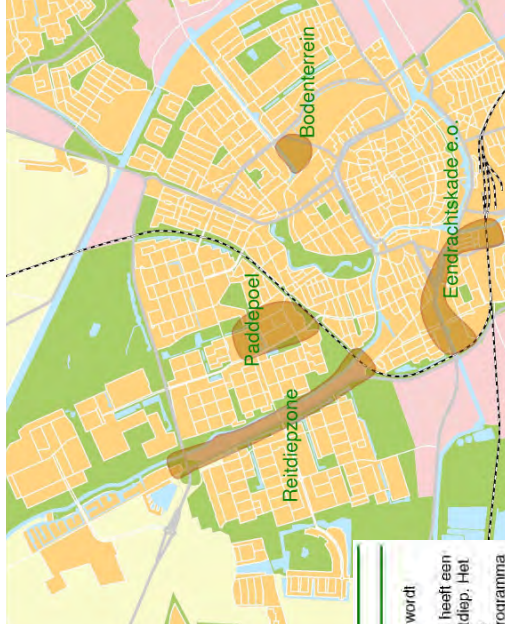
De Reitdiepzone is een gebied waar ontwikkelingen mogelijk en wenselijk zijn. Het is een door water en weg ingesloten strook, waar momenteel een vreemde mix van bedrijfs-, kantoor- en (oud) industrie functies gevestigd zijn.

Het is door deze onsamenvhangende variatie, de rommelige uitstraling en de wisselende kwaliteit van de panden geen sterk gebied.

De gemeente heeft onder andere in de Ontwikkelingsvisie Reitdiepzone en in de nota Bouwjong deze zone aangewezen als een van de plekken die onder andere zeer geschikt zijn voor fraaie jongerenhuisvesting.

De zone wordt gezien als een kralensnoer, waar in tijd en beeld verschillende kralen (locaties) met een eigen kwaliteit tot ontwikkeling kunnen komen.

De ring aan de Friesestraatweg is een van de belangrijkste routes door, langs en naar de stad. Een steviger massaoopbouw past hier dan ook goed.



Ligging van de zones in de stad

Reitdiepzone

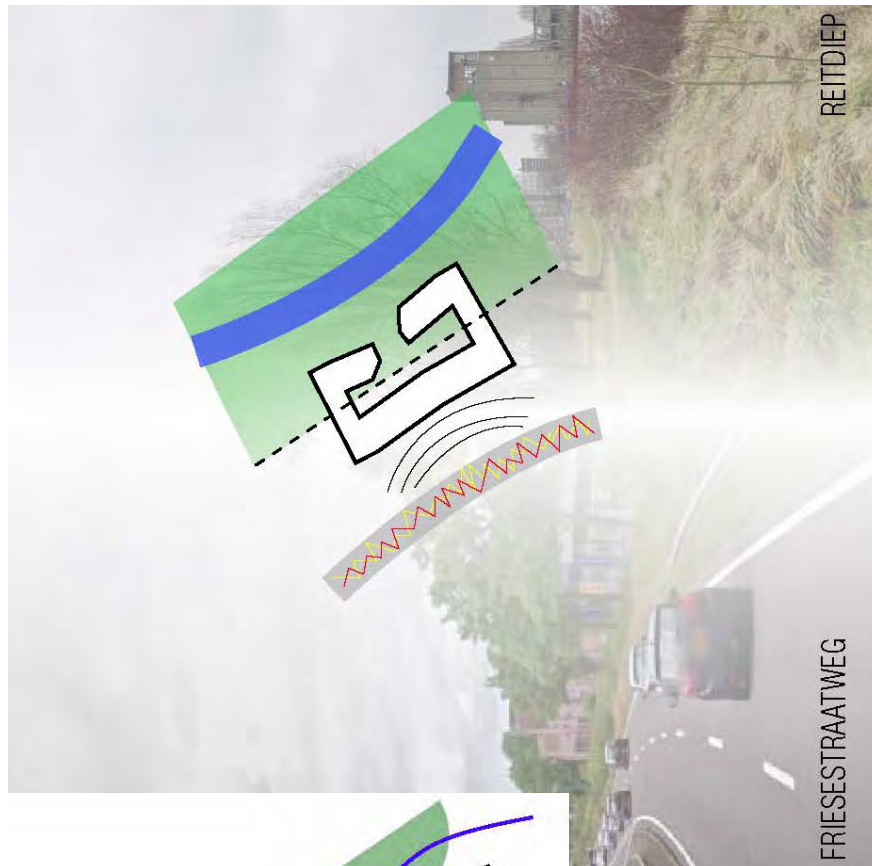
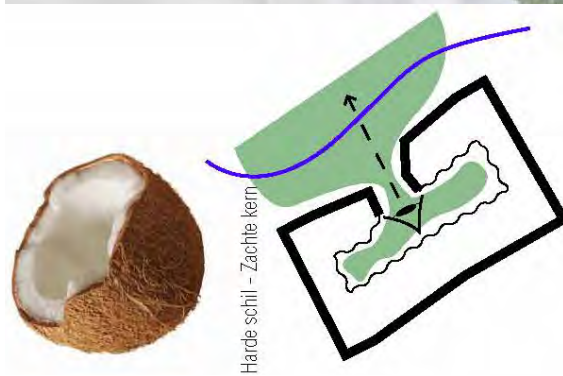
Speciale aandacht verdient de ontwikkeling van de Reitdiepzone. Deze zone wordt gekenmerkt door een grote variatie aan functies en wordt op enkele plaatsen doorsneden door infrastructuur. Het zuidelijk deel (ACM-terrein en omgeving) heeft een goede oriëntatie op het centrum, zeker door de nieuwe fietsbrug over het Reitdiep. Het noordelijk deel van de zone (boven de Pleisdenlaan) is meer georiënteerd op Paddepoel en Zernike. Dit kan ook betekenis hebben voor het te realiseren programma in deze gebieden. Zo lijkt het noordelijk deel geschikt te zijn voor het huisvesten van internationale studenten vanwege de gunstige ligging ten opzichte van Zernike. De Reitdiepzone heeft de potentie om te worden getransformeerd tot een aantrekkelijk gebied waar jongeren kunnen wonen, werken en recreëren.

In de zone staan meer ontwikkelingen op stapel die onderling moeten worden afgestemd. Zo is de GEMbeton-locatie zowel in beeld voor jongerenhuisvesting als voor verdere uitwerking in het kader van de Intense Laagbouw. Woningcorporatie Lefier, die meerdere locaties in de zone bezit, heeft een aanzet gegeven voor ontwikkeling van dit gebied tot een zone voor huisvesting van jongeren. Vanwege de tussenliggende noordelijke ringweg vormt de locatie van het tuincentrum (in bezit van Strukton) geen onderdeel van deze zone, al is afstemming wel gewenst.

Eerst wordt nu aan een ontwikkelingsstrategie voor deze zone gewerkt. Dit proces is samen met de woningcorporaties Lefier en De Huismeesters opgepakt. Met deze partijen is een verkenning uitgevoerd naar de bestaande (stedebouwkundige / verkeerskundige) kaders, grondposities met huidige functies en afspraken en ambities ten aanzien van toekomstig gebruik. Op basis van deze verkenning zal met betrokken partijen de komende maanden een ontwikkelingsstrategie worden uitgewerkt, gericht op het aantrekkelijk maken van (delen van) deze zone voor jongerenhuisvesting.

Ruimtelijke kwaliteit - orientatie

6



Het gebouw reageert op de omgeving. Het geluid wordt buiten gehouden door een stevige schil. Het uitzicht wordt benut door de oriëntatie op het groen en het water.

In de binnenruimte wordt op de begane grond binnen de schil geparkeerd (fietsen en auto's), op het dek erboven is een semi-openbare ruimte voor de bewoners gepland. Deze is door een flauwe trap verbonden met de waterkant.

De kade van het Reitdiep wordt openbaar toegankelijk. Als in de loop der jaren de andere kralen van de ketting geregen zijn, zullen langs het water een fraai fiets- en wandelpad ontstaan. Deze sluit uiteindelijk aan op de hoofd fietsstructuur van de stad.

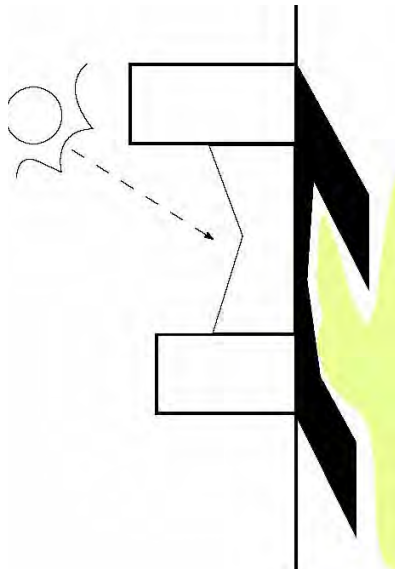
Door het plan van Wolding United wordt het bebouwde grondoppervlakte niet vergroot. Momenteel staat op het gehele terrein een grote loods. Negatieve effecten op de natuur of ecologie zijn dan ook niet te verwachten

Naaast deze reacties op de omgeving, wordt het gebouw gevormd door de bezonning.

Door de knikken van het dak wordt gedurende de hele dag gezorgd voor zo min mogelijk schaduwwerking op de gevels en in het binnengebied.

Tegelijkertijd is er door de schuine daken veel ruimte voor gunstig gelegen zonnepanelen.

Op de volgende pagina's is te zien dat door de vormgeving ook de schaduwwerking een relatief geringe impact heeft op de omgeving en de nabij gelegen woningen.



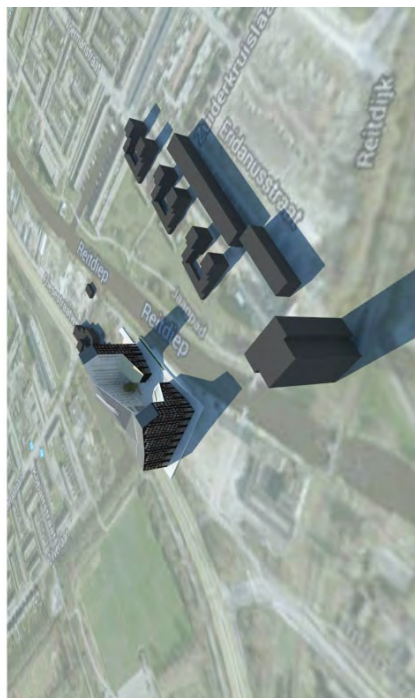
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bezonningsstudie - Juni

8



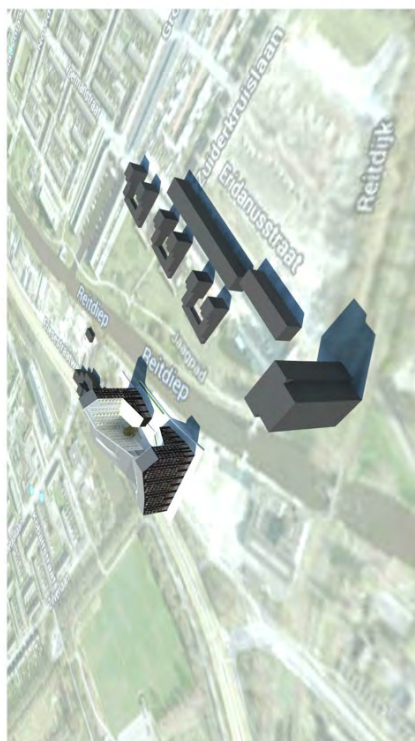
12:00 uur



18:00 uur



09:00 uur



15:00 uur

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bezonningstudie - September

9



09:00 uur



12:00 uur



15:00 uur

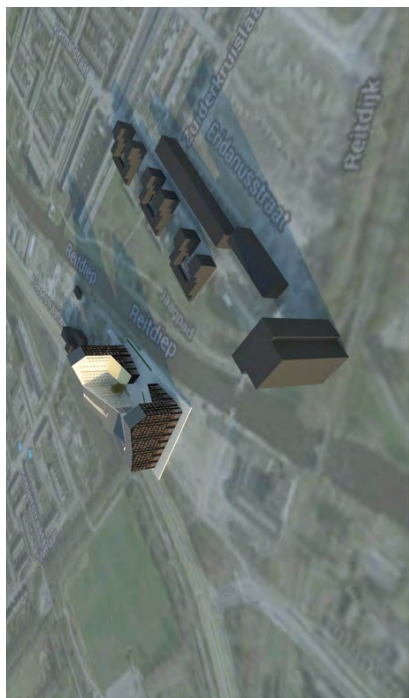


18:00 uur

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bezonningsstudie - December

10



12:00 uur



18:00 uur



09:00 uur



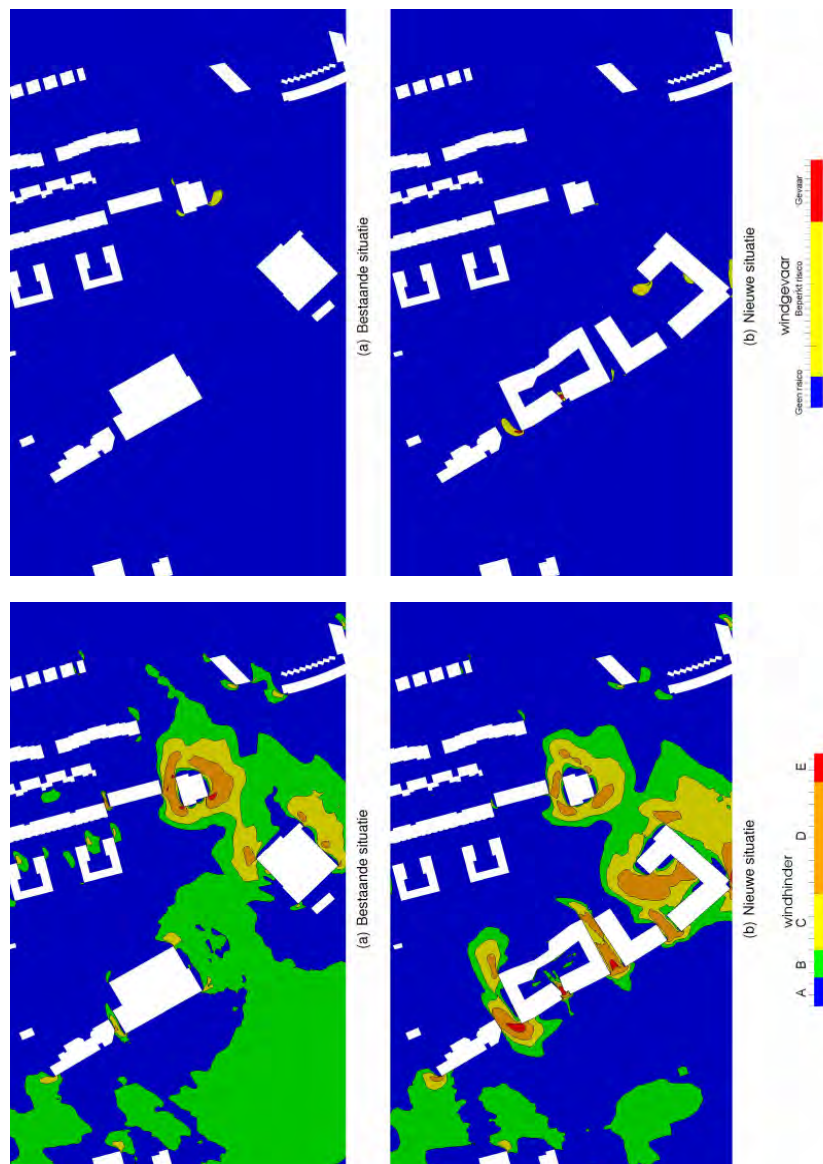
15:00 uur

Om te bekijken wat de invloed is van het gebouw op de windsnelheden in de omgeving, hebben we het plan uitvoerig laten doorrekenen (conform NEN 8100).

De modellen laten zien, dat het gebouw een positieve invloed heeft op de windhinder van de omgeving; de hoogste snelheden (windgevaar) komen straks bij de Marquantoren niet meer voor.

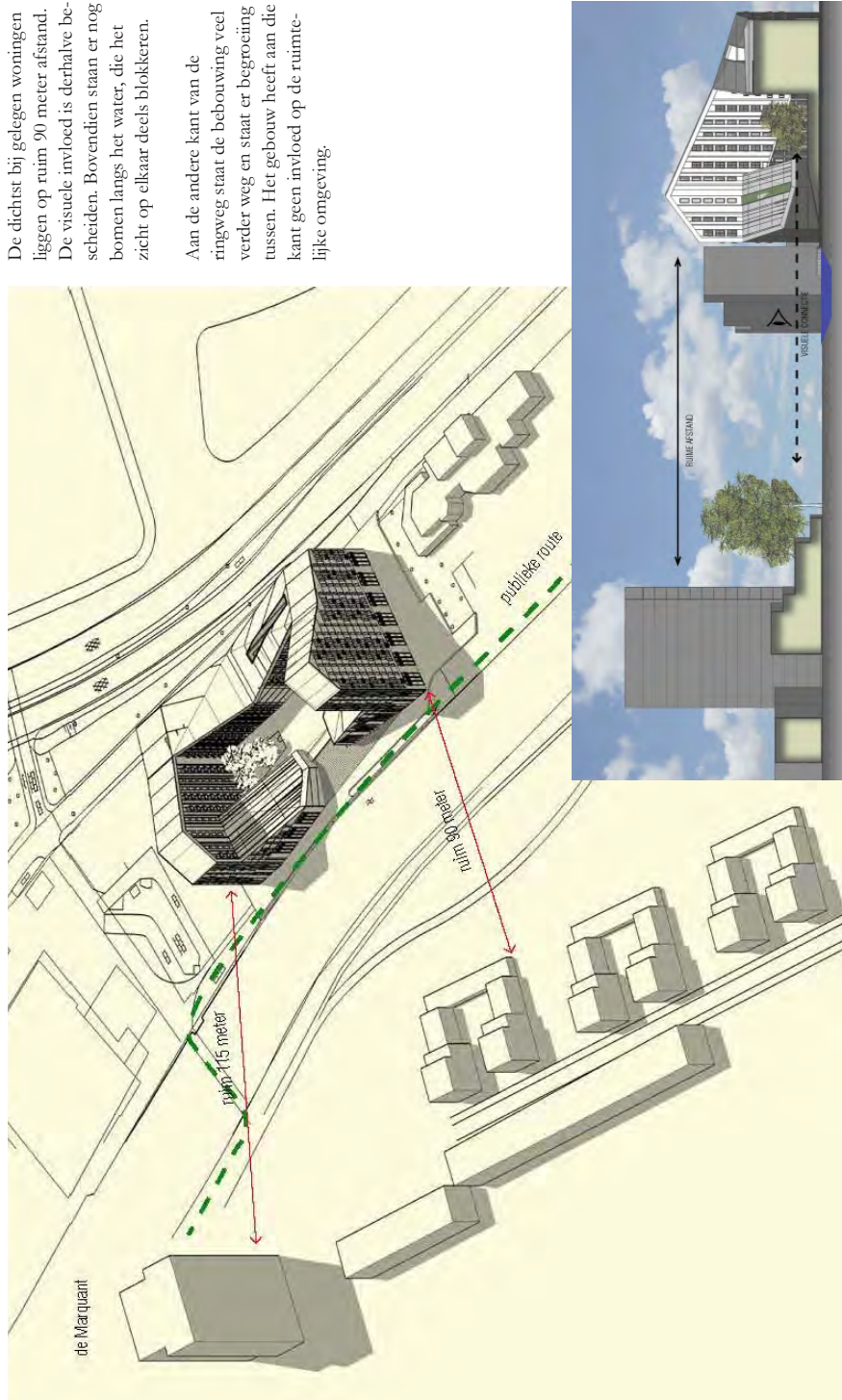
Voor een toekomstgerichte vergelijking, nemen we aan dat de ACM-locatie eveneens bebouwd wordt. Zonder deze bebouwing zou het resultaat rondom de Woldring locatie nog positiever zijn.

De hogere snelheden die op de hoeken en in de doorgang voorkomen op voetgangersniveau zijn niet van belang voor de h.e.r. Deze zijn wel aanleiding om in de verdere uitwerking van het gebouw te onderzoeken hoe deze hinder weggenomen kan worden. Een van de mogelijkheden die buiten ons gebouw ligt, is het plaatsen van een windscherm of dichte begroeiing langs de ring



Figuur 4.5: Overzichtsbeeld van windgevaar op voetgangersniveau

Figuur 4.2: Overzichtsbeeld met windhinder op voetgangersniveau



Bereikbaarheid en parkeren

13



De bebouwing sluit aan op het hoofdfietsnetwerk van Groningen. De bergingen en fietsenstalling bevinden zich in de binnenruimte van het gebouw. Er wordt bij de stalling rekening gehouden met 2 fietsen per woning, exclusief bergingen. Hier is geen officiële norm voor, maar de expliciete wens van de ontwikkelaar/verhuurder.

Deze zijn te bereiken via het water en via de Friesestraatweg. De ontsluiting van het gebouw is aangesloten op het binnengebied, zodat de woningen gemakkelijk te bereiken zijn. Dit zorgt er voor dat de stallingen goed gebruikt kunnen en zullen worden. De ruime ervaring van eigenaar en verhuurder Woldring United heeft geleerd dat dit van groot belang is.

De parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden conform de normen, bevinden zich eveneens in dit binnengebied. Het huidige parkeren op de straat blijft voor bezoekers.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Begane grond

14

De buitenzijde is op begane grondniveau geheel gevuld met functies. De zijkanten met woningen, de lange kanten met entrees, het beheerderskantoor van Woldring United en diverse overige functies.

Het gebouw kent geen dode hoeken of dichte gevels. Daarmee draagt het positief bij aan de omgeving.

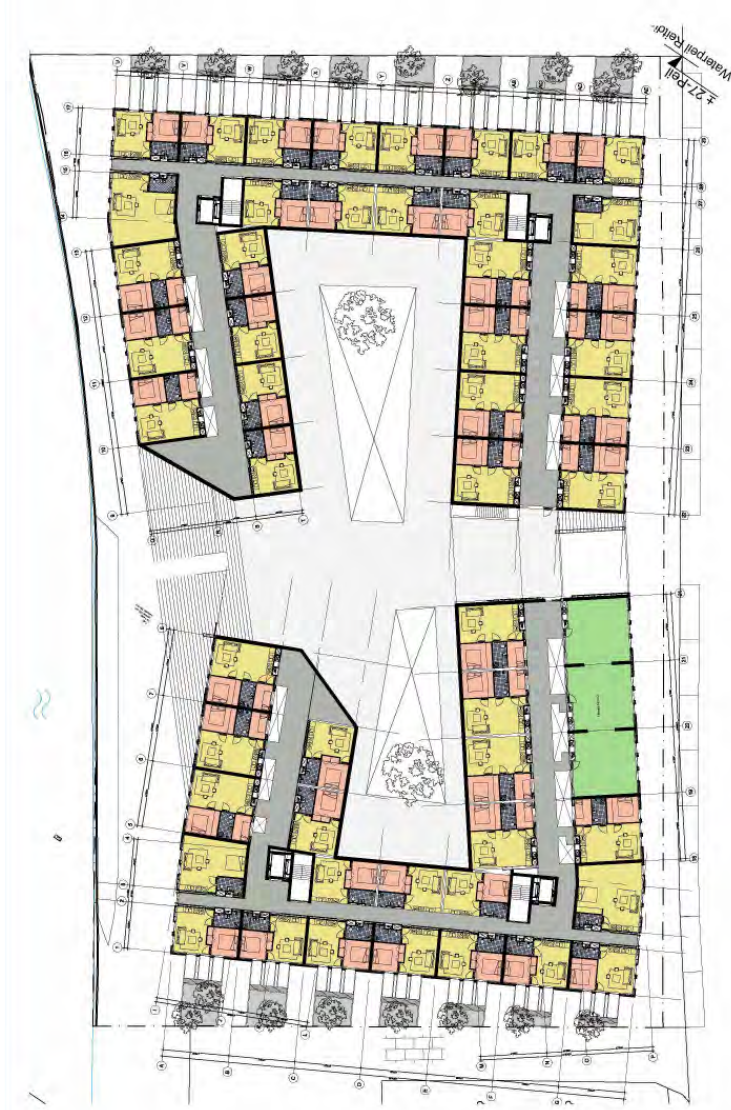


Eerste verdieping

15

Op de eerste verdieping zijn een tweetal gezamenlijke functies gepland. Het open dek met de lichte trap naar de kade en de fitnessruimte gericht naar de ringweg.

De overige verdiepingen zijn bestemd voor woningen. Door de vorm van het gebouw neemt het aantal woningen per verdieping af, tot de 14e verdieping aan de noordwestzijde en de 11e verdieping aan de zuidoostzijde. In deze bovenste laag is ruimte voor enkele penthouses.



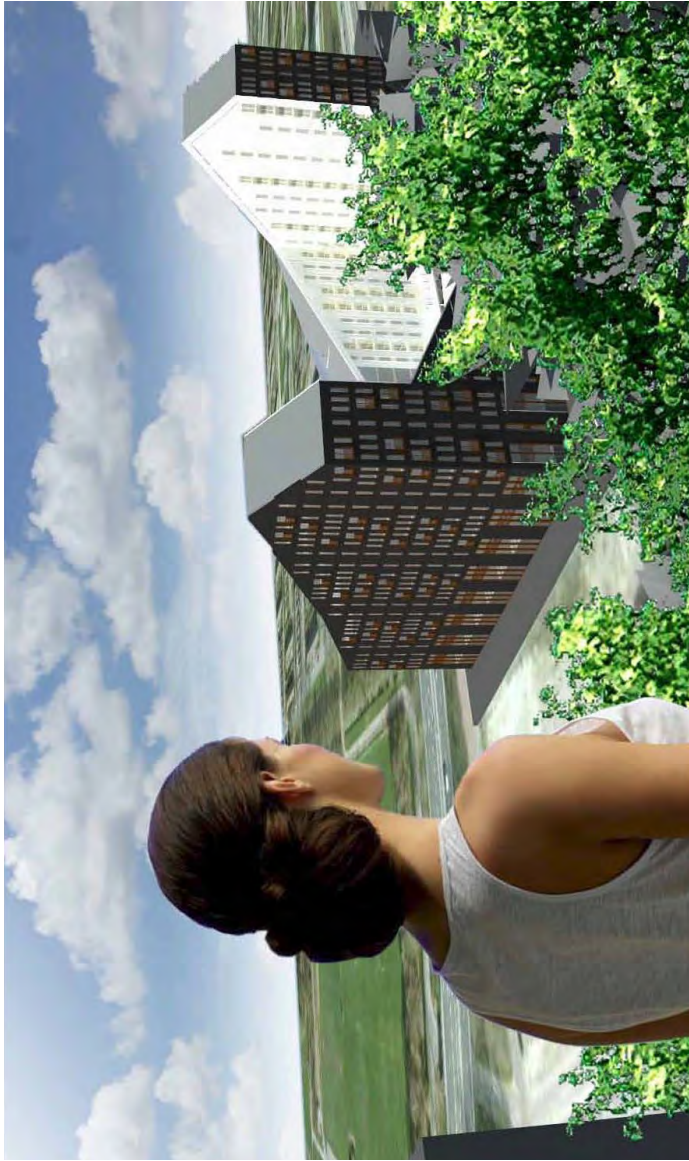
Omdat het plan officieel in Vinkhuizen ligt, maar het meeste effect heeft op Paddepoel is het voorliggende plan voorbespreken met de wijkraden van zowel Paddepoel als Vinkhuizen.

Ook is er een informatieavond geweest voor de bewoners van de Marquantoren. De reacties op het plan waren veelal positief.

De vorm, hoogte en uitstraling van het gebouw werden goed ontvangen. De vragen gingen met name op het gebruik van het pand.

De omwonenden waren blij met het gegeven dat voor de bewoning gemikt wordt op de 'werkende jongere' en serieuze eindexaars studenten. De kwaliteit van de woningen is hier op afgestemd.

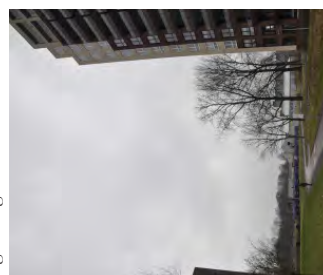
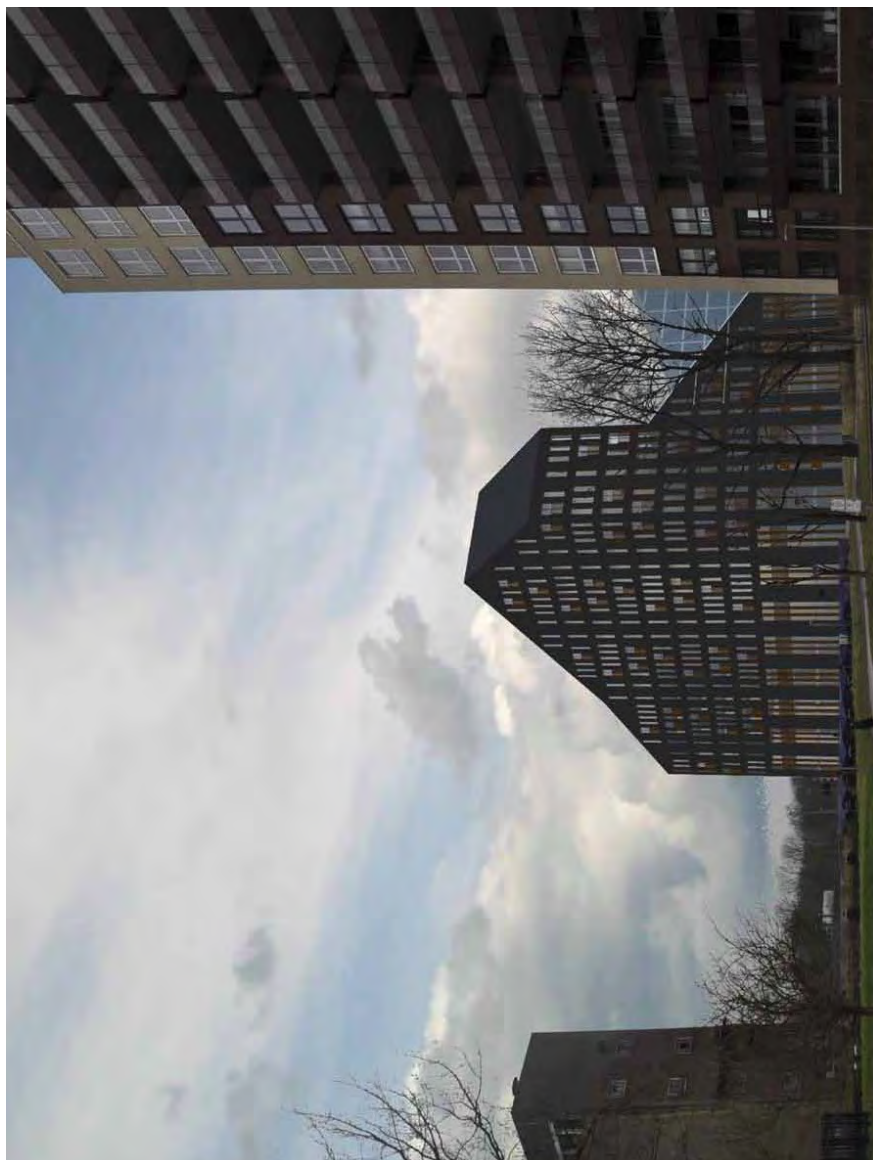
Men was verder zeer te spreken over het aanstellen van een beheerder en het vestigen van het kantoor van de verhuurder en eigenaar Woldring United.



Een van de genoemde zorgen was de invloed van de intensiteit op de fietspaden en de verkeersbewegingen. Het is echter niet de verwachting dat de intensiteit door dit gebouw buitenproportioneel toeneemt.

De paden zijn hier goed voor toegerust en het aantal woningen valt mee in vergelijking met de huidige, relatief geringe verkeersdruk. De gemeente houdt dit ook in de gaten bij toekomstige ontwikkelingen.

Afgesproken is om bij de uitwerking rekening te houden met mogelijke effecten van weerkaatsing van geluid vanaf het water tegen de gevels.



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Conclusie

18



Uit deze hoogbouw effect reportage blijkt, dat het gebouw minimale negatieve effecten heeft.

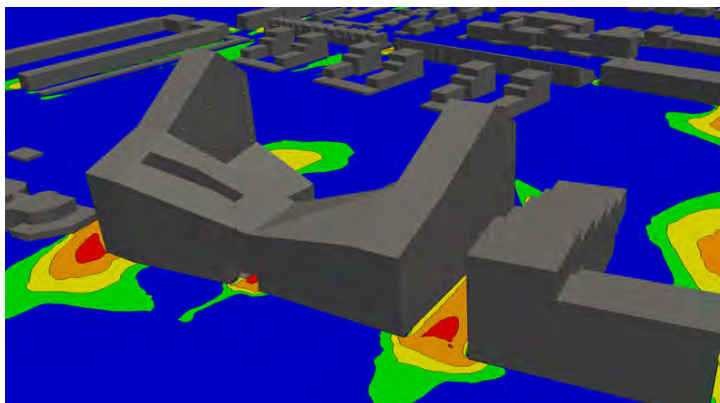
Deze worden ruimschoots gecompenseerd door de positieve invloed die van deze ontwikkeling te verwachten is qua o.a. uitstraling, sociale veiligheid, impuls voor de gehele zone en kwalitatieve jongerenhuisvesting

Het plan van Woldring United voldoet hiermee op alle punten en niveau's aan de door de gemeente opgestelde criteria voor Hoogbouwarchitectuur in Groningen.



De Kristallen te Groningen

CFD-studie windhinder en windgevaar



AFR-4343
15-7-2015
Versie 1.0

2015 © Actiflow
Auteur(s): S.P. (Bas) de Bont MSc.
Controleur(s): R.P.W. (Reinier) Maas MSc.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Inhoudsopgave

1	Introductie	1
2	Normstelling	2
3	Opzet van de berekening	3
3.1	Software	3
3.2	Geometrie en rekenrooster	3
3.3	Aannames en randvoorwaarden	7
4	Resultaten	8
5	Conclusies	14
5.1	Bespreking resultaten	14
5.2	Aanbeveling	15
A	Inlegvel NEN 8100:2006	16
B	Frequentietabel uurgemiddelde windrichting en snelheid	17

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

1

Introductie

Men is voornemens aan de Friesestraatweg te Groningen nieuwbouw te realiseren. Het betreft een woningbouwcomplex dat gelegen is aan het Reitdiep, ter hoogte van de Zilverlaan.

Het bouwplan bestaat uit een U-vormig bouwvolume met binnenplaats waarbij de opening van de U gericht is op het Reitdiep. Aan de tegenovergelegen zijde, aan de Friesestraatweg, is een onderdoorgang. De binnenplaats is opgetild, waaronder zich een parkeergarage bevindt die vanaf de Friesestraatweg bereikbaar is. De hoogte van het bouwvolume varieert van circa 10 tot 50 m. Het gebouw staat aan de ene zijde aan het open water van het Reitdiep en aan de andere zijde liggen sportvelden. De vorm en hoogte van het gebouw in combinatie met het open terrein kunnen leiden tot een windstromingspatroon dat zorgt voor hinder of gevaar in de omgeving. Dit kan leiden tot een verminderde bruikbaarheid van de ruimte, maar dit kan ook reeds in de bestaande situatie het geval zijn. In het kader van de hoogbouw effect rapportage wordt bij dit onderzoek het windklimaat in de omgeving op maaiveld vergeleken tussen de bestaande en nieuwe situatie, om daarmee het effect van de nieuwbouw op het windklimaat in beeld te brengen. Aanvullend wordt direct om het gebouw en op de binnenplaats het windklimaat bekeken. Dit is aanvullend op de hoogbouw effect rapportage.

Actiflow is gevraagd om voor de genoemde nieuwbouw het windklimaat inzichtelijk te maken met behulp van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics, CFD. Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de normstelling omtrent windhinder en windgevaar, conform de Nederlandse norm NEN 8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving'. Op basis van deze normering is een studie uitgevoerd voor de bestaande en nieuwe situatie.

Hoofdstuk 2 van onderhavige rapportage gaat in op de gebruikte normstelling waaraan getoetst is. De gebruikte geometrie van het gebouw, de omgeving, het rekendomein en de bijbehorende randvoorwaarden zijn vermeld in hoofdstuk 3. De resultaten van de berekeningen worden weergegeven in hoofdstuk 4, waarna de conclusies volgen in hoofdstuk 5.

2 Normstelling

In onderhavige windstudie wordt het windklimaat ter plaatse van openbare buitenruimten in kaart gebracht. De toetsing hiervan vindt plaats aan de hand van de normstelling uit NEN 8100:2006.

In de norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. De definitie van windhinder is het ondervinden van hinder door wind. Dit zal bij een gemiddeld persoon gebeuren wanneer de lokale uurgemiddelde windsnelheid meer dan 5 m/s bedraagt. Windgevaar is het optreden van een dergelijk hoge windsnelheid waarbij in ernstige mate problemen optreden bij het lopen, zoals evenwichtsverlies, waardoor het onmogelijk wordt zich staande te houden of zich lopend voort te bewegen. Windgevaar vindt vooral tijdens vlagen plaats. Dit fenomeen wordt vanwege de benodigde rekenkracht en conform de norm, niet gemodelleerd in een tijdsafhankelijke berekening, maar in een aanvulling op de statistische windhinderanalyse. Hier wordt aangenomen dat windgevaar optreedt als de uurgemiddelde lokale windsnelheid meer dan 15 m/s bedraagt.

NEN 8100:2006 geeft een indeling voor windhinder naar kwaliteitsklassen. Deze indeling is terug te vinden in tabel 2.1. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van de locatie wordt een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht.

Tabel 2.1: Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

Overschrijdingskans $P(V_{LOK} > V_{DR,H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitseis	Activiteiten		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 - 5	B	Goed	Goed	Matig
5 - 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 - 20	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 2.2 toont de indeling en kwalificatie voor de kans op windgevaar op vergelijkbare wijze als voor windhinder wordt gedaan. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor activiteitsklassen II. en III. zelfs een beperkt risico al onacceptabel is. Voor deze activiteitsklassen geldt dat enkel $p \leq 0.05$ acceptabel is. Een gevaarlijk windklimaat moet te allen tijde worden vermeden.

Tabel 2.2: Eisen voor de beoordeling van het lokale windklimaat voor windgevaar

Overschrijdingskans $P(V_{LOK} > V_{DR,H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitseis
0,05 - 0,30	Beperkt risico
> 0,30	Gevaarlijk

Toetsing vindt voor zowel windhinder als windgevaar plaats op een hoogte van 1,75 m boven het grondoppervlak. Hierbij wordt de vergelijking gemaakt tussen de bestaande en de nieuwe situatie.

3

Opzet van de berekening

Voor een overzicht van de instellingen bij de berekening wordt verwezen naar het inlegvel uit de NEN 8100:2006, welke is toegevoegd in bijlage A.

3.1 Software

De berekening is uitgevoerd met behulp van OpenFOAM, een softwarepakket dat bedoeld is voor het oplossen van problemen in de continuüm mechanica en thermodynamica. Voor dit project is "simpleFoam" gebruikt. Deze solver is gebaseerd op de incompressibele Reynolds Averaged Navier-Stokes (RANS) vergelijkingen en houdt rekening met turbulentie. Turbulentie is gemodelleerd in het $k-\omega$ SST model.

3.2 Geometrie en rekenrooster

Er zijn twee driedimensionale modellen gebruikt. Het model van de bestaande situatie is weergegeven in figuur 3.1, voor de nieuwe situatie in figuur 3.2. Het model omvat de bebouwing in een straal van ten minste 300 m rond het plangebied. De omliggende bebouwing is als massa's weergegeven. Het detailniveau is dichterbij de nieuwbouwlocatie steeds groter met de grootste mate van detail bij de nieuwbouw, vanwege de interesse in de wind op deze locatie.

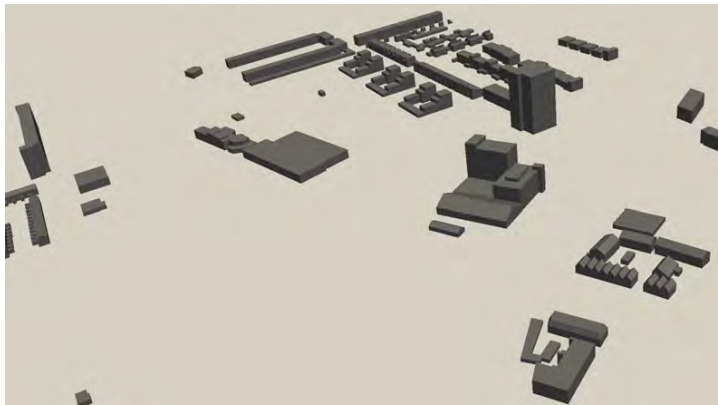
Bomen en groenstroken zijn niet in het model opgenomen. Vanwege de invloed van dergelijke elementen wordt dit bij windstudies zelden gedaan. Hierbij wordt geredeneerd dat loofbomen - in de voor wind maatgevende seizoenen - bladloos en hierdoor in hoge mate permeabel zijn, zodat de invloed op het windstromingspatroon beperkt is. Slechts bij een zeer grote zone met bomen (bospercelen) zal de invloed significant zijn. In onderhavige situatie is zeer beperkt bossages aanwezig.

Rond het driedimensionaal model is een cilindervormig domein geplaatst met een doorsnede van 3.000 m en een hoogte van 500 m. Het plangebied is centraal in dit domein geplaatst, zodat hier verschillende windrichtingen op kunnen worden toegepast zonder dat het voor- of achtergebied te klein wordt. De ruwheid van het voorland, inclusief water, is afgestemd op de werkelijke situatie.

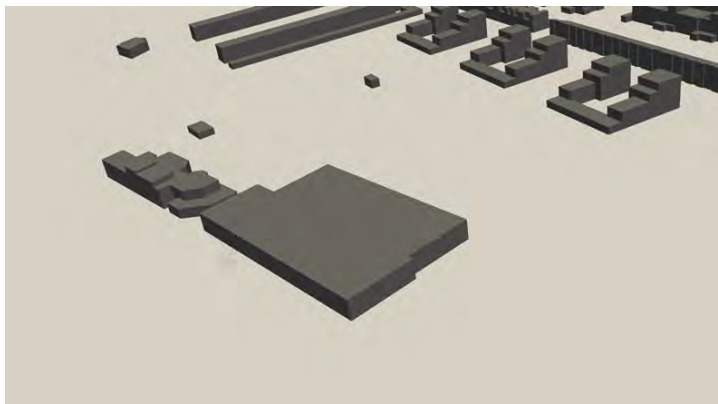
Op basis van de hierboven beschreven geometrie is een rekenrooster opgesteld, zie figuur 3.3 (nieuwe situatie). Dit rooster bestaat uit 6.142.519 cellen bij de bestaande situatie en 9.863.703 cellen bij de nieuwe situatie. Over het grondoppervlak en de bebouwing zijn vijf lagen prisma's geplaatst. Deze prismalaag zorgt voor een betere berekening van de snelheidsgradiënt in de atmosferische grenslaag.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



(a) Gemodelleerde omgeving

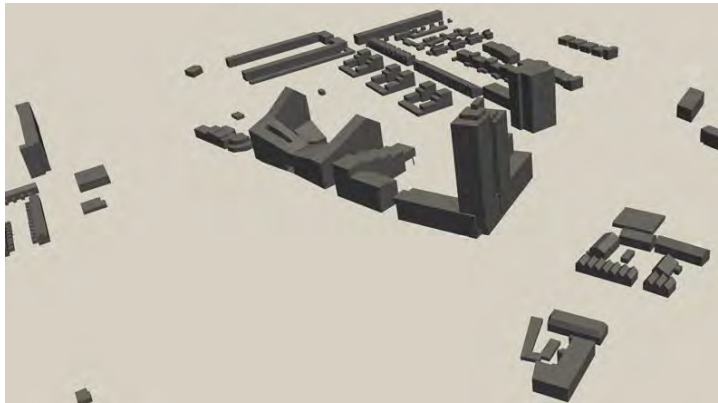


(b) Bestaande bebouwing

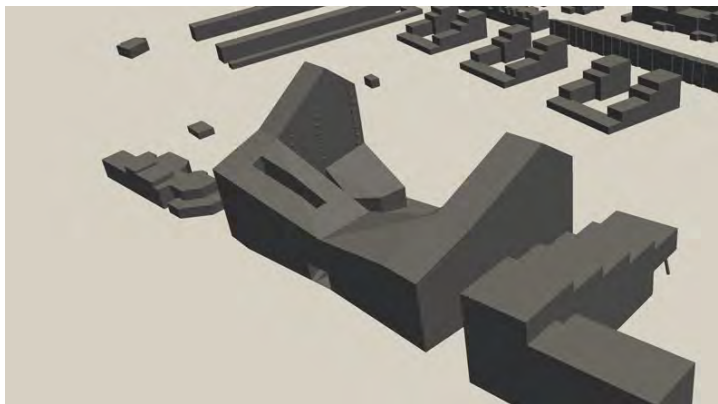
Figuur 3.1: Impressie model bestaande situatie

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



(a) Gemodelleerde omgeving

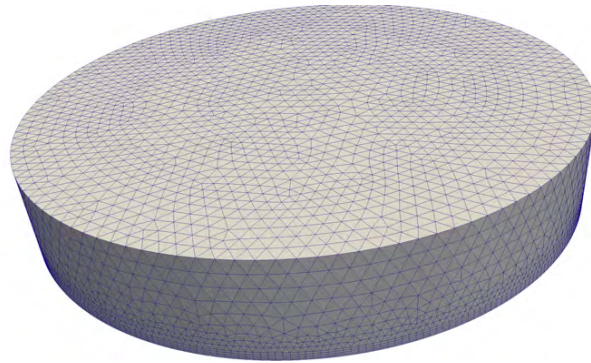


(b) Nieuwbouw (inclusief naastgelegen nieuwbouw)

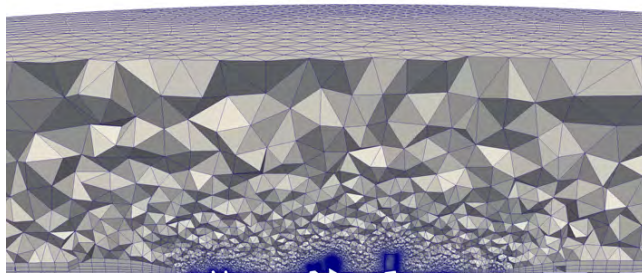
Figuur 3.2: Impressie model nieuwe situatie

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

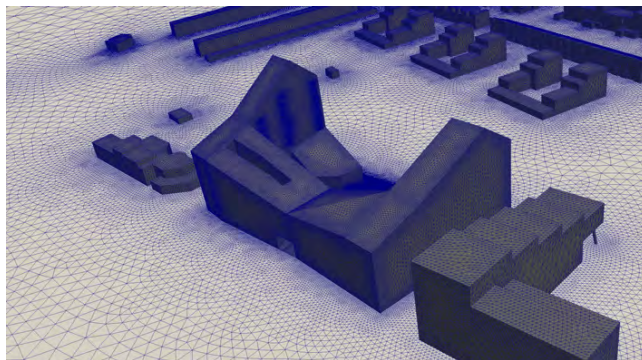
AFR-4343 v. 1.0



(a) Beeld van het volledige rekengrid



(b) Doorsnede over het rekengrid



(c) Nieuwbouw met het rekengrid

Figuur 3.3: Impressie rekengrid (nieuwe situatie)

3.3 Aannames en randvoorwaarden

Om inzicht te krijgen in het windklimaat is de gehele windroos doorgerekend, te weten 12 windrichtingen. Er is aangenomen dat de atmosferische grenslaag een snelheidsprofiel heeft volgens vergelijking 3.1 en 3.2. Hierin is U_n de horizontale windsnelheid, z de hoogte vanaf het maaiveld, en z_0 een ruwheidslengte. De ruwheidslengte is een maat voor de ruwheid van het terrein. Verder geldt dat $\kappa = 0,41$. Deze empirische constante is gerelateerd aan het gebruik van wandfuncties. Ook de turbulente grootheden k en ω verlopen volgens een voorgeschreven profiel, zoals aangegeven in vergelijking 3.3 en vergelijking 3.4. Hierin heeft C_μ de waarde 0,09. Deze empirische constante komt voort uit het gebruikte turbulente model (k - ω SST).

$$U_n(z) = \left(\frac{U^*}{\kappa}\right) \ln\left(\frac{z+z_0}{z_0}\right) \quad (3.1)$$

$$U^*(z_0, U_{ref}, z_{ref}) = \frac{\kappa \cdot U_{ref}}{\ln\left(\frac{z_{ref}+z_0}{z_0}\right)} \quad (3.2)$$

$$k(z) = \frac{U^{*2}}{\sqrt{C_\mu}} \quad (3.3)$$

$$\omega(z) = \frac{U^*}{\kappa(z - z_{ground} + z_0)\sqrt{C_\mu}} \quad (3.4)$$

Voor de 12 windrichtingen die in beschouwing zijn genomen wordt een resulterend snelheidsveld bepaald. Hiermee is voor elke locatie per windrichting de versterkingsfactor ten opzichte van de opgelegde windsnelheid vastgelegd. Vervolgens wordt de lokale windstatistiek gecombineerd met de berekende versterkingsfactor, zodat voor elke locatie een overschrijdingskans kan worden bepaald van de drempelwindsnelheid. Deze overschrijdingskans wordt vervolgens getoetst aan de gewenste kwaliteitsklasse om te bepalen of er een acceptabel windklimaat kan zijn.

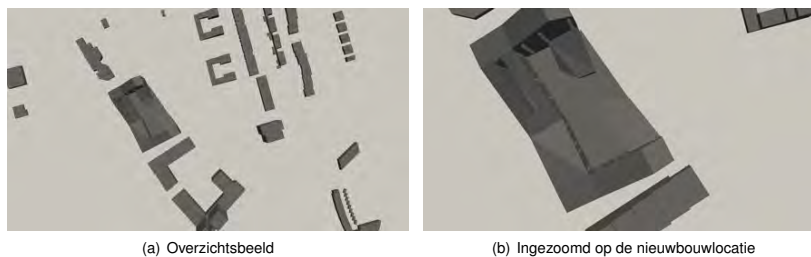
4 Resultaten

De resultaten zijn bepaald voor de openbare buitenruimten in de omgeving van de nieuwbouw ten behoeve van de hoogbouw effect rapportage. Aanvullend worden de resultaten weergegeven direct om het gebouw en op de binnenplaats. De resultaten worden weergegeven op horizontale doorsneden op 1,75 m boven maaiveld en 1,75 m boven de binnenplaats. Hiervoor worden afbeeldingen gebruikt op twee schaalniveau's, namelijk een overzicht en een close-up van het plan met de directe omgeving. Bij de figuren wordt, ten behoeve van de vergelijking, de bestaande en nieuwe situatie getoond. Figuren 4.1 tonen de bovenaanzichten waarop de resultaten worden weergegeven. Bij de weergave van de resultaten, in de volgende paragrafen, zijn de gebouwen niet weergegeven, zodat ook de resultaten ter plaatse van onderdoorgangen zichtbaar zijn.

Voor de openbare buitenruimten (trottoirs) geldt de volgende normstelling, conform hoofdstuk 2:

- Het windklimaat in de nieuwe situatie dient niet substantieel te verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie.
- Het gehele gebied dat hier ter beschouwing voor ligt, wordt gekenmerkt door de activiteit *1. Doorlopen*¹. Windhinder dient bij voorkeur klasse A, B of C te zijn. Klasse D biedt een matig niveau, maar kan in beperkte mate geaccepteerd worden. Klasse E biedt een slecht niveau en dient vermeden te worden.
- Windgevaar dient bij voorkeur voorkomen te worden. Een beperkt risico kan lokaal geaccepteerd worden.
- Nabij gebouwentrees dient bij voorkeur windhinderklasse A behaald te worden. Klasse B biedt een matig niveau, maar kan in beperkte mate geaccepteerd worden. Hogere klassen dienen hier vermeden te worden.

Figuren 4.2 t/m 4.6 tonen de resultaten.

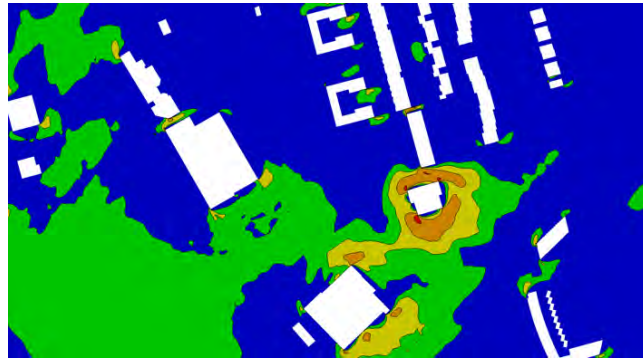


Figuur 4.1: Bovenaanzichten gebruikt voor weergave van de resultaten

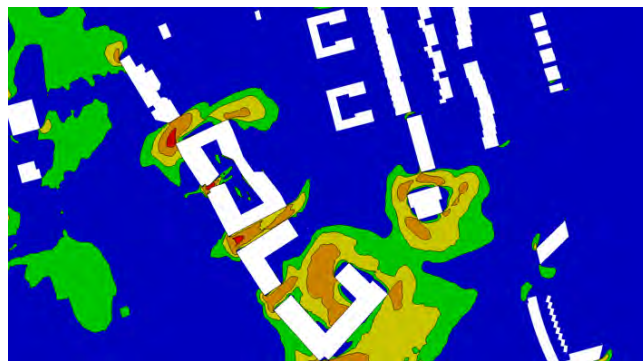
¹NB. Voor de plaatsing van terrassen in de openbare buitenruimte ten behoeve van langdurig en/of comfortabel zitten is meer stringente normstelling van toepassing

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



(a) Bestaande situatie



(b) Nieuwe situatie

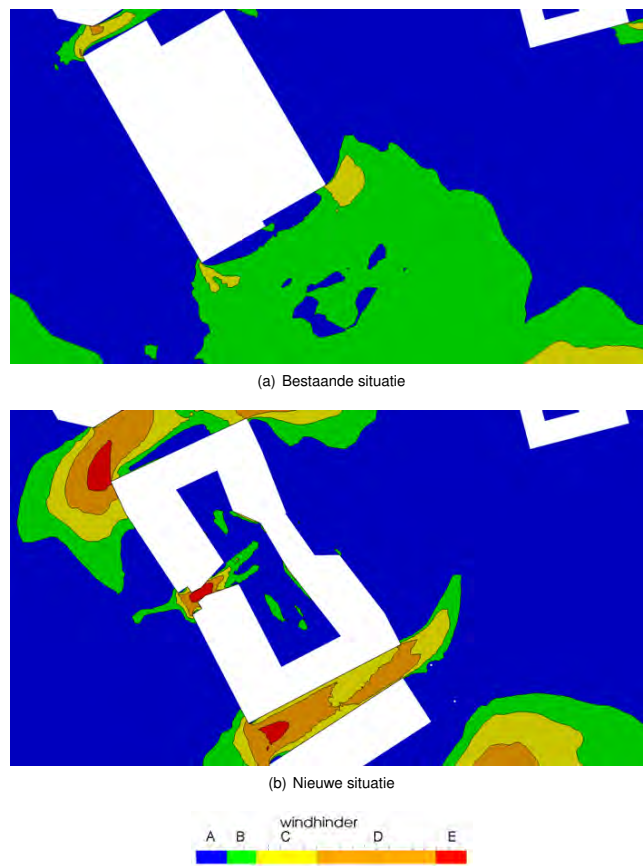


Figuur 4.2: Overzichtsbeeld met windhinder op voetgangersniveau

9 / 17

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0

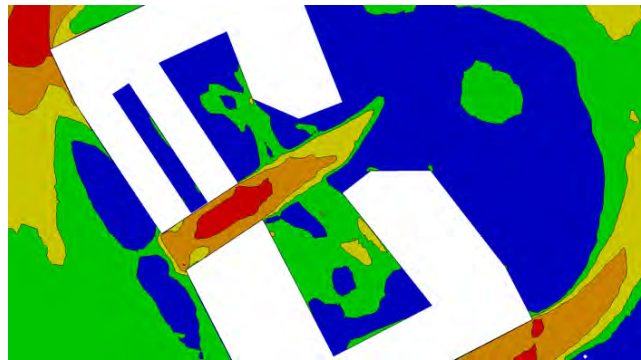


Figuur 4.3: Windhinder op voetgangersniveau nabij de het plan

10 / 17

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



(a) Nieuwe situatie

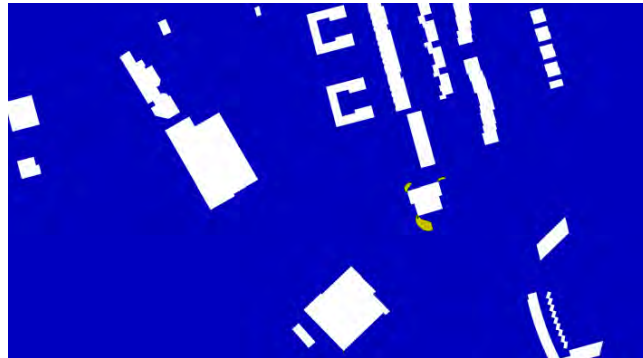


Figuur 4.4: Windhinder op voetgangsniveau op de binnenplaats

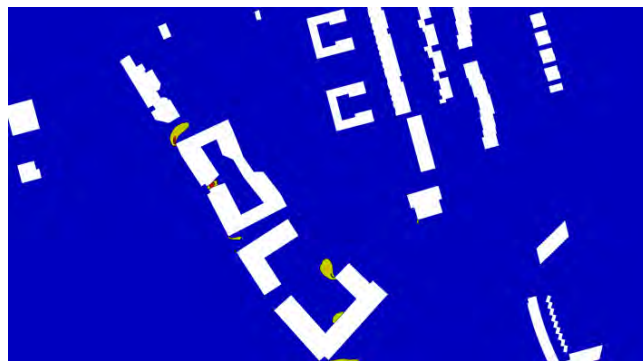
11 / 17

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



(a) Bestaande situatie



(b) Nieuwe situatie

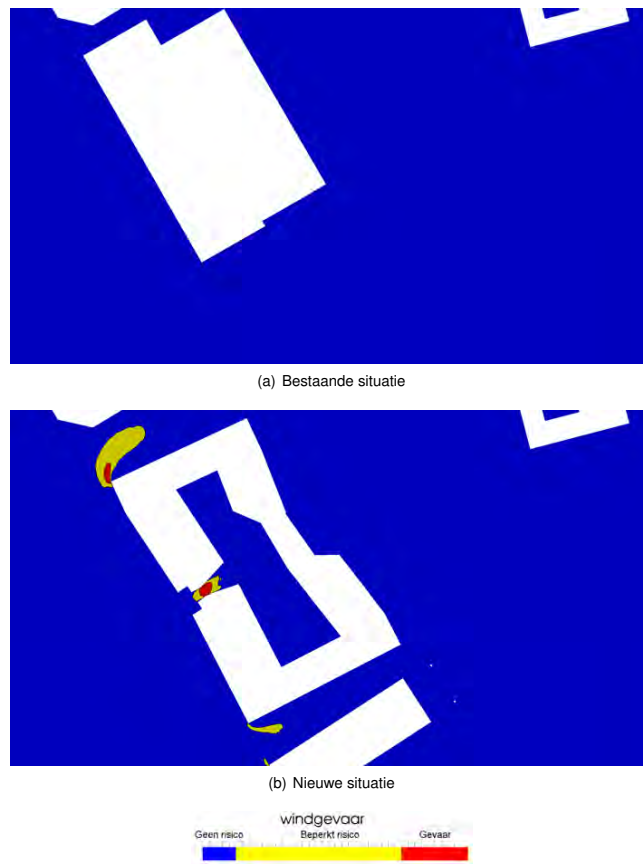


Figuur 4.5: Overzichtsbeeld van windgevaar op voetgangersniveau

12 / 17

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0



Figuur 4.6: Windgevaar op voetgangersniveau nabij het plan

13 / 17

5

Conclusies

5.1 Bespreking resultaten

De resultaten laten het volgende beeld zien:

- In de huidige situatie is het windklimaat matig. Er zijn grote gebieden met windhinderklasse B en aanzienlijke gebieden met klasse C of hoger. In de nieuwe situatie, met toevoeging van De Kristallen en de naastgelegen geplande nieuwbouw, verbetert het windklimaat in de omgeving.

Op de sportvelden, waar grotendeels klasse B in de bestaande situatie zichtbaar is, wordt dit in de nieuwe situatie klasse A.

Aan de andere zijde van De Kristallen, aan de overzijde van het Reitdiep, verbetert het windklimaat rond de bestaande bebouwing. Rond de gebouwen aan de Voermanstraat heerst in de nieuwe situatie windhinderklasse A, waar in de bestaande situatie ook nog klasse B en C aanwezig waren. Rond de woontoren, naast de spoorbrug, verbetert het klimaat ten opzichte van de bestaande situatie van overwegend klasse D naar klasse C.

- De grotere mate van blokkering van de wind heeft een positieve invloed op de omgeving, echter de kleine doorgangen tussen en in de gebouwvolumes tonen direct rond het gebouw juist gebieden met relatief hoge snelheden. Deze treden met name op aan de zijde van de Friesestraatweg. De zijde van het Reitdiep ligt in de luwte van de nieuwe gebouwen.

Op de hoeken aan de zuidwest- en noordwestzijde zijn kleine gebieden met windhinderklasse E.

In de onderdoorgang naar de parkeergarage treedt windhinderklasse E op. Dit is op gebouwniveau en geen toetsingscriterium voor de hoogbouw effect rapportage.

In de doorgang naar de binnenplaats treden ook hoge snelheden op. Hier is een rechte doorgang gecreëerd van de Friesestraatweg naar het Reitdiep, over de binnenplaats. Tussen de bouwvolumes aan de zijde van de Friesestraatweg (smalste gedeelte van de doorgang) treden de hoogste snelheden op en veroorzaken een windhinderklasse E. Op de binnenplaats heerst een windhinderklasse D ter plaatse van deze doorgang. Dit is op gebouwniveau en geen toetsingscriterium voor de hoogbouw effect rapportage.

- In de bestaande situatie is er rond de woontoren, naast de spoorbrug, een beperkt risico op windgevaar. In de nieuwe situatie wordt het windgevaar op die locatie vrijwel geheel weggenomen. Rond de Kristallen zelf, met name op de noordwesthoek en in de doorgang naar de parkeergarage is er wel een beperkt tot hoog risico op windgevaar. In de doorgang naar de hoger gelegen binnenplaats is het risico op windgevaar beperkt en enkel in de doorgang door het gebouwvolume.

Direct rond De Kristallen zijn echter wel gebieden met een verhoogd risico op windhinder, waarvoor onderstaand enkele aanbevelingen worden gedaan.

Het effect van de nieuwbouw van De Kristallen op de omgeving, in het kader van de hoogbouw effect rapportage, zal positief zijn. Het windklimaat op de sportvelden en rond de bebouwing aan de overzijde van het Reitdiep verbetert. Direct langs het gebouw treden de hogere snelheden en het, daarmee samenhangende, hogere risico op windhinder met name op aan de zijde van

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.0

de Friesestaartweg. Aan deze zijde is met name autoverkeer. Aan de zijde van het Reitdiep zijn aan beide zijde fiets- en wandelroutes. Juist in deze fiets- en wandelzones zal het windklimaat verbeteren door afscherming van De Kristallen en de naastgelegen nieuwbouw.

5.2 Aanbeveling

Zoals reeds aangegeven zal het windklimaat in de omgeving verbeteren. Enkel rond de noordwest- en zuidwesthoek van het gebouw zijn zones met windhinderklasse D en E. Dit wordt veroorzaakt door de grote openheid van het voorliggende gebied met sportvelden en komt de bruikbaarheid en hiermee de waarde van de openbare buitenruimten aan die zijde van het gebouw niet ten goede. Om het risico op windhinder rond deze hoeken te beperken zijn maatregelen noodzakelijk op stedenbouwkundig niveau, daar maatregelen op gebouwniveau niet zullen volstaan. Voorgesteld wordt om, indien onder andere stedenbouwkundig en budgetair mogelijk, schermen, van circa 3 m hoog, te plaatsen tussen de N370 en de parallelweg (Friesestraatweg).

Op gebouwniveau, los van de hoogbouw effect rapportage, wordt aanbevolen geen entree's te plaatsen nabij de noordwest- en zuidwesthoek, alsmede in de doorgang bij de entree van de parkeergarage. Geadviseerd wordt hierbij te hoog optredende windsnelheden, waardoor gebouwentrees slecht bruikbaar kunnen worden, te voorkomen. Dit zou het openen van deuren namelijk kunnen beïnvloeden. Ter plaatse van gebouwentrees dient bij voorkeur windhinder klasse A behaald te worden. Klasse B biedt een matig niveau dat minimaal wenselijk is. Bij de doorgang naar de binnenplaats, boven de entree van de parkeergarage, treedt een hoog risico op windhinder op, klasse E. Indien mogelijk wordt aanbevolen om deze doorgang, geheel of gedeeltelijk, af te sluiten, om zo deze luchtstroom te voorkomen. Indien dit gedeeltelijk wordt afgeloten, dient dit te gebeuren met twee verspringend geplaatste schermen.

De mogelijke oplossingsrichtingen en vervolgstappen kunnen in nader overleg worden bepaald.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

A

Inlegvel NEN 8100:2006

Project	Projectgegevens			
Projectnaam	Windstudie De Kristallen te Groningen			
Opdrachtgever	Urban Climate Architects			
Projectleider	R.P.W. (Reinier) Maas MSc.			
Datum	13 juli 2015			
Model	Algemene gegevens van het model			
Omvang gemodelleerd gebied	Bebouwing binnen ca. 300 m rondom de nieuwbouw			
Kerngebied	Twee geschematiseerde modellen met respectievelijk de bestaande en nieuwe situatie			
Omgeving	Omgeving in massa's, gedetailleerd nabij het kerngebied			
Afmetingen model	Rond met straal 1.500 m en hoogte 500 m.			
Blokkeringsgraad	Maximaal 4 %			
Onderzochte windrichtingen (minimaal 12 over de windroos)	12			
Onderzochte configuraties	Bestaande en nieuwe situatie			
Computeropstelling	Specifieke gegevens van gebruikte programmatuur			
Programmatuur	<input checked="" type="checkbox"/> FVM (eindige volume methode) <input type="checkbox"/> FEM (eindige elementen methode) <input type="checkbox"/> anders Programmatuur: OpenFOAM Versie: 2.4.x-f6a9d75595			
Algemeen	<input checked="" type="checkbox"/> drie-dimensionaal <input checked="" type="checkbox"/> tijd-onafhankelijk <input checked="" type="checkbox"/> isothermisch <input type="checkbox"/> passieve scalars <input type="checkbox"/> twee-dimensionaal <input type="checkbox"/> tijd-afhankelijk <input type="checkbox"/> thermisch <input type="checkbox"/> actieve scalars Overige:			
Rekenrooster	Hybride ongestructureerd: tetraëders met prismalaag, bestaande situatie 6.142.519 cellen, nieuwe situatie 9.863.703 cellen			
Turbulentiemodellering	k-omega SST			
Convectieve differentieschema's	Snelheidscomponenten: linearUpwindV Turbulente grootheden: upwind Scalaire variabelen: n.v.t.			
Randvoorwaarden	Gebruikte randvoorwaarden			
Instroomprofiel	Logaritmische atmosferische grenslaag: wind stedelijk gebied, z0 = 1,6 m			
Uitlaat	Druk-uitlaat			
Boven-/Zijwanden	Slip-wanden			
Vloer/bodem	No-slip, ruwe wand			
Overige	No-slip, ruwe wand			
Gegevensverwerking en -beoordeling	informatie voor locatie en berekening windklimaat			
Amersfoortse coördinaten van de locatie	X: n.v.t.		Y: n.v.t.	
Toegepaste eisen	V _{DR} m/s	Gewenste kwaliteits-klasse	Overschrijdings-kans %	Beoordeling
Voor comfort			p (V _{LOK} > V _{DR,H})	
Doorlopen	5,0	A, B, C, D	< 20	Matig
Slechteren	5,0	A, B, C	< 10	Matig
Zitten	5,0	A, B	< 5	Matig
Regionale correctie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Voor gevaar				
	15	n.v.t.	0,05 < p < 0,30	beperkt risico
	15	n.v.t.	p ≥ 0,3	gevaarlijk
Gepresenteerde resultaten	Windhindercontouren en klassenindeling, windgevaarcontouren			
Opmerkingen en eventuele conclusies van proefoverschrijdend belang				

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

B Frequentietabel uurgemiddelde windrichting en snelheid

FREQUENTIETABEL VAN DE 60,0 METER WINDSNELHEID DISTRIBUTIEF RELATIEF

Windsnelheid (m/s)	Windrichting (*10 graden)												Cum.
	35-01	02-04	05-07	08-10	11-13	14-16	17-19	20-22	23-25	26-28	29-31	32-34	
	Distributief in percentages												
0.0 - 0.9	0,15	0,17	0,19	0,17	0,19	0,14	0,13	0,11	0,16	0,13	0,14	0,13	1,80
1.0 - 1.9	0,48	0,57	0,61	0,6	0,67	0,59	0,47	0,46	0,58	0,46	0,52	0,45	6,45
2.0 - 2.9	0,72	0,87	1,01	1,03	0,97	0,94	0,90	0,86	1,00	0,79	0,77	0,70	10,56
3.0 - 3.9	0,85	1,08	1,26	1,21	1,11	1,08	1,09	1,14	1,23	0,95	0,93	0,75	12,69
4.0 - 4.9	0,79	1,01	1,27	1,23	0,99	0,98	1,20	1,32	1,30	1,03	0,95	0,70	12,76
5.0 - 5.9	0,64	0,88	1,12	1,04	0,86	0,74	1,06	1,50	1,46	1,05	0,93	0,68	11,98
6.0 - 6.9	0,50	0,65	0,88	0,83	0,62	0,53	0,96	1,47	1,44	1,01	0,89	0,62	10,40
7.0 - 7.9	0,32	0,41	0,67	0,55	0,37	0,36	0,76	1,36	1,41	0,94	0,79	0,54	8,48
8.0 - 8.9	0,21	0,27	0,47	0,42	0,22	0,22	0,62	1,21	1,31	0,87	0,67	0,40	6,88
9.0 - 9.9	0,13	0,15	0,28	0,22	0,10	0,11	0,45	1,03	1,18	0,72	0,59	0,30	5,26
10.0 - 10.9	0,08	0,08	0,17	0,12	0,04	0,07	0,33	0,81	0,96	0,58	0,40	0,22	3,84
11.0 - 11.9	0,04	0,03	0,09	0,08	0,02	0,03	0,22	0,62	0,73	0,43	0,26	0,15	2,72
12.0 - 12.9	0,02	0,02	0,05	0,03	0,01	0,02	0,15	0,50	0,61	0,33	0,19	0,09	2,02
13.0 - 13.9	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,11	0,41	0,46	0,24	0,12	0,05	1,45
14.0 - 14.9	0,01	0,00	0,01	0,00	-	0,00	0,06	0,28	0,33	0,18	0,07	0,03	0,98
15.0 - 15.9	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,19	0,24	0,14	0,05	0,02	0,67
16.0 - 16.9	0,00	-	-	0,00	-	0,00	0,01	0,11	0,15	0,10	0,03	0,01	0,42
17.0 - 17.9	-	-	-	-	-	-	0,01	0,07	0,09	0,05	0,02	0,01	0,25
18.0 - 18.9	-	-	-	-	-	-	0,01	0,05	0,05	0,04	0,01	0,00	0,15
19.0 - 19.9	-	-	-	-	-	-	0,00	0,03	0,03	0,03	0,01	0,00	0,10
20.0 - 20.9	-	-	-	-	-	-	0,00	0,02	0,02	0,02	0,00	0,00	0,06
21.0 - 21.9	-	-	-	-	-	-	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,04
22.0 - hoger	-	-	-	-	-	-	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Actiflow BV
Halstraat 31a
4811 HV Breda
+31 (0)76 5422 220
contact@actiflow.com
www.actiflow.nl

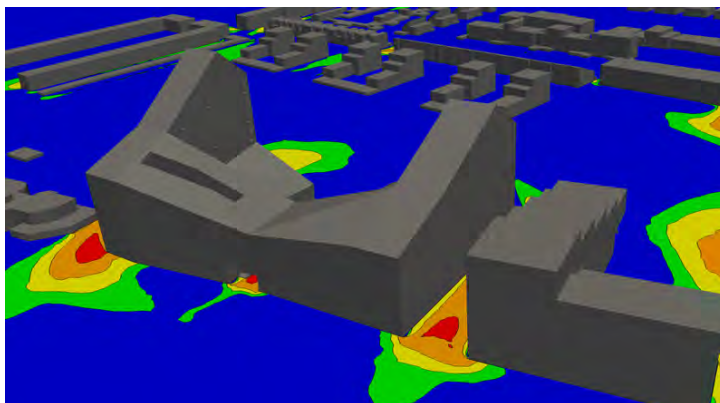


Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



De Kristallen te Groningen

CFD-studie windhinder voor de scheepvaart



AFR-4343
10-12-2015
Versie 1.1

2015 © Actiflow
Auteur(s): S.P. (Bas) de Bont MSc.
Controleur(s): R.P.W. (Reinier) Maas MSc.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Inhoudsopgave

1	Introductie	1
2	Normstelling	2
3	Opzet van de berekening	3
3.1	Software	3
3.2	Geometrie en rekenrooster	3
3.3	Aannames en randvoorwaarden	7
4	Resultaten	9
4.1	Weergave resultaten	9
4.2	Bespreking resultaten	14
5	Conclusies	15
A	Inlegvel NEN 8100:2006	16

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

1

Introductie

Men is voornemens aan de Friesestraatweg te Groningen nieuwbouw te realiseren. Het betreft een woningbouwcomplex dat gelegen is aan het Reitdiep, ter hoogte van de Zilverlaan.

Het bouwplan bestaat uit een U-vormig bouwvolume met binnenplaats waarbij de opening van de U gericht is op het Reitdiep. Aan de tegenovergelegen zijde, aan de Friesestraatweg, is een onderdoorgang. De binnenplaats is opgetild, waaronder zich een parkeergarage bevindt die vanaf de Friesestraatweg bereikbaar is. De hoogte van het bouwvolume varieert van circa 10 tot 50 m. Het gebouw staat aan de ene zijde aan het open water van het Reitdiep en aan de andere zijde liggen sportvelden. De vorm en hoogte van het gebouw in combinatie met het open terrein kunnen leiden tot een windstromingspatroon dat zorgt voor hinder. In het kader van de hoogbouw effect rapportage is reeds onderzoek gerapporteerd naar het windklimaat in de omgeving op maaiveld vergeleken tussen de bestaande en nieuwe situatie, om daarmee het effect van de nieuwbouw op het windklimaat in beeld te brengen. In deze rapportage wordt aanvullend het windklimaat voor de scheepvaart op het Reitdiep in kaart gebracht.

Actiflow is gevraagd om voor de genoemde nieuwbouw het windklimaat inzichtelijk te maken met behulp van berekeningen op basis van Computational Fluid Dynamics, CFD. Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van de normstelling omtrent windhinder en windgevaar, conform de Nederlandse norm NEN 8100:2006 'windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving'. Op basis van deze normering is een studie uitgevoerd voor de bestaande en nieuwe situatie.

Hoofdstuk 2 van onderhavige rapportage gaat in op de gebruikte normstelling. De gebruikte geometrie van het gebouw, de omgeving, het rekendomein en de bijbehorende randvoorwaarden zijn vermeld in hoofdstuk 3. De resultaten van de berekeningen worden weergegeven in hoofdstuk 4, waarna de conclusies volgen in hoofdstuk 5.

2

Normstelling

In onderhavige windstudie wordt het windklimaat ter plaatse van het Reitdiep in kaart gebracht. De opzet van de studie is conform de uitgangspunten voor windonderzoek, zoals vastgelegd in de normstelling uit NEN 8100:2006. Hier wordt in het volgende hoofdstuk op ingegaan. Deze norm biedt ook criteria voor windhinder en windgevaar, echter niet voor de scheepvaart. Doch vereisen de *Richtlijnen Vaarwegen 2011* in paragraaf 3.4 een toetsing op windhinder bij hoge gebouwen langs een vaarweg:

3.4.3 Bij hoge bouwwerken

Dicht langs de vaarweg staande hoge bouwwerken kunnen tot niet te voorspellen onregelmatigheden in het windveld leiden, die voor (lege) binnenvaartschepen buitengewoon hinderlijk zijn en gevaarlijke situaties op de vaarweg kunnen veroorzaken. Alvorens toestemming voor het optrekken van dergelijke bouwwerken te geven, dient het ontwerp op hinder voor de scheepvaart getoetst te worden.

Om een uitspraak te doen over de mate van hinder zijn toetsingscriteria nodig, zoals deze voor windhinder en windgevaar voor voetgangers bestaan in NEN 8100:2006. Helaas zijn er geen normen en/of richtlijnen beschikbaar die criteria vermelden om dit aan te toetsen, gericht op de effecten voor de scheepvaart. Bij gebrek aan criteria is het gebruikelijk om allereerst de windsnelheden bij alle windrichtingen te beschouwen voor de bestaande en toekomstige situatie. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de windsnelheid boven de vaarweg. Mocht hieruit blijken dat de situatie nabij de nieuwbouw vergelijkbaar of gunstiger is dan een reeds bestaande situatie boven het vaarwater, dan zal de nieuwbouw zeer waarschijnlijk niet leiden tot meer hinder voor de scheepvaart. Dit wordt geanalyseerd op basis van de windsnelheden uit 12 windrichtingen, zoals deze reeds in het onderzoek conform NEN 8100:2006 in beeld zijn gebracht.

3

Opzet van de berekening

Voor een overzicht van de instellingen bij de berekening wordt verwezen naar het inlegvel uit de NEN 8100:2006, welke is toegevoegd in bijlage A.

3.1 Software

De berekening is uitgevoerd met behulp van OpenFOAM, een softwarepakket dat bedoeld is voor het oplossen van problemen in de continuüm mechanica en thermodynamica. Voor dit project is "simpleFoam" gebruikt. Deze solver is gebaseerd op de incompressibele Reynolds Averaged Navier-Stokes (RANS) vergelijkingen en houdt rekening met turbulentie. Turbulentie is gemodelleerd in het $k-\omega$ SST model.

3.2 Geometrie en rekenrooster

Er zijn twee driedimensionale modellen gebruikt. Het model van de bestaande situatie is weergegeven in figuur 3.1, voor de nieuwe situatie in figuur 3.2. Het model omvat de bebouwing in een straal van ten minste 300 m rond het plangebied. De omliggende bebouwing is als massa's weergegeven. Het detailniveau is dichterbij de nieuwbouwlocatie steeds groter met de grootste mate van detail bij de nieuwbouw, vanwege de interesse in de wind op deze locatie.

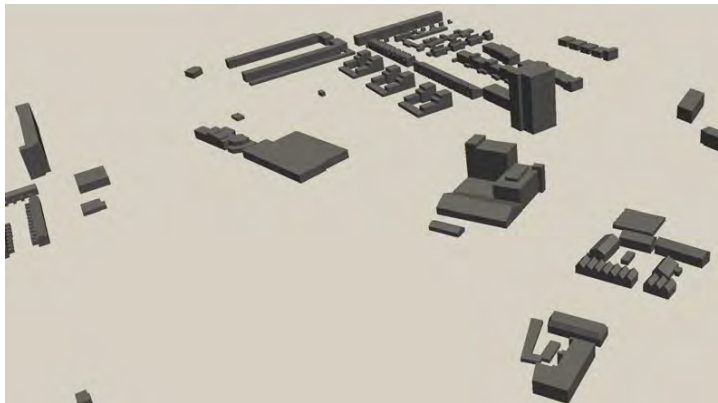
Bomen en groenstroken zijn niet in het model opgenomen. Vanwege de invloed van dergelijke elementen wordt dit bij windstudies zelden gedaan. Hierbij wordt geredeneerd dat loofbomen - in de voor wind maatgevende seizoenen - bladloos en hierdoor in hoge mate permeabel zijn, zodat de invloed op het windstromingspatroon beperkt is. Slechts bij een zeer grote zone met bomen (bospercelen) zal de invloed significant zijn. In onderhavige situatie is zeer beperkt bossages aanwezig.

Rond het driedimensionaal model is een cilindervormig domein geplaatst met een doorsnede van 3.000 m en een hoogte van 500 m. Het plangebied is centraal in dit domein geplaatst, zodat hier verschillende windrichtingen op kunnen worden toegepast zonder dat het voor- of achtergebied te klein wordt. De ruwheid van het voorland, inclusief water, is afgestemd op de werkelijke situatie.

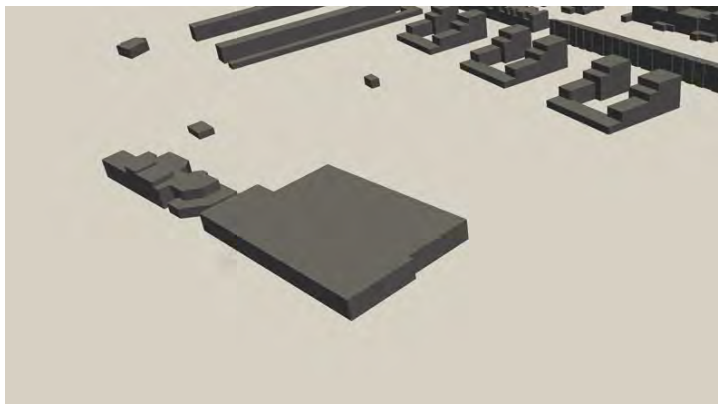
Op basis van de hierboven beschreven geometrie is een rekenrooster opgesteld, zie figuur 3.3 (nieuwe situatie). Dit rooster bestaat uit 6.142.519 cellen bij de bestaande situatie en 9.863.703 cellen bij de nieuwe situatie. Over het grondoppervlak en de bebouwing zijn vijf lagen prisma's geplaatst. Deze prismalaag zorgt voor een betere berekening van de snelheidsgradiënt in de atmosferische grenslaag.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.1



(a) Gemodelleerde omgeving

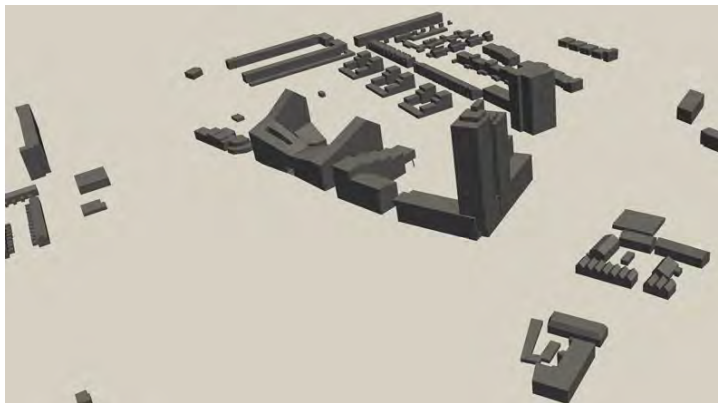


(b) Bestaande bebouwing

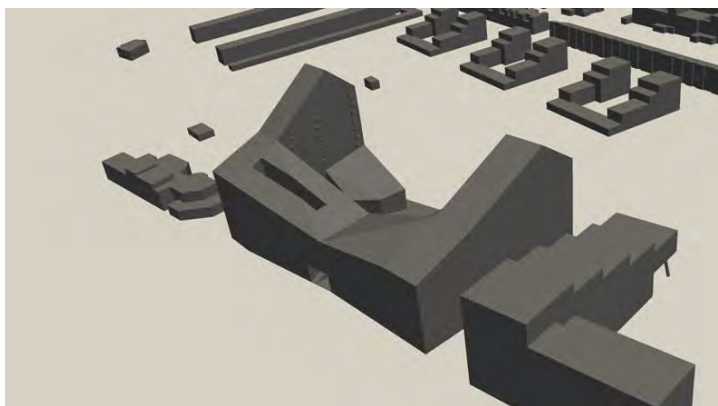
Figuur 3.1: Impressie model bestaande situatie

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.1



(a) Gemodelleerde omgeving

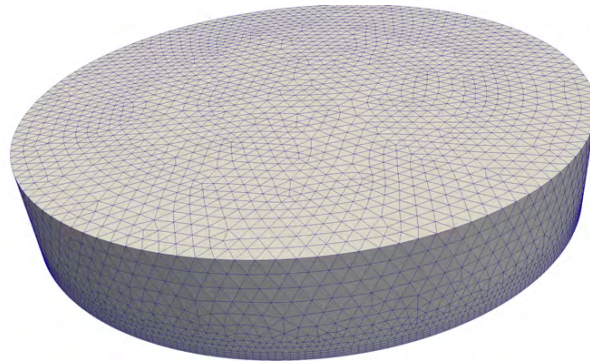


(b) Nieuwbouw (inclusief naastgelegen nieuwbouw)

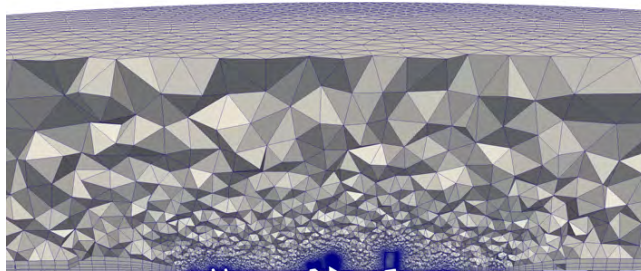
Figuur 3.2: Impressie model nieuwe situatie

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

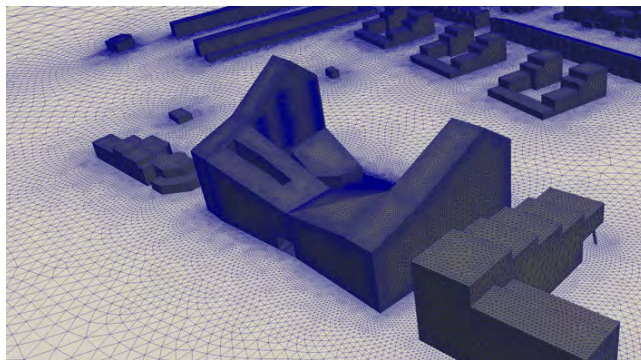
AFR-4343 v. 1.1



(a) Beeld van het volledige rekengrid



(b) Doorsnede over het rekengrid



(c) Nieuwbouw met het rekengrid

Figuur 3.3: Impressie rekengrid (nieuwe situatie)

3.3 Aannames en randvoorwaarden

Om inzicht te krijgen in het windklimaat is de gehele windroos doorgerekend, te weten 12 windrichtingen. Er is aangenomen dat de atmosferische grenslaag een snelheidsprofiel heeft volgens vergelijking 3.1 en 3.2. Hierin is U_n de horizontale windsnelheid, z de hoogte vanaf het maaiveld, en z_0 een ruwheidslengte. De ruwheidslengte is een maat voor de ruwheid van het terrein. Verder geldt dat $\kappa = 0,41$. Deze empirische constante is gerelateerd aan het gebruik van wandfuncties. Ook de turbulente grootheden k en ω verlopen volgens een voorgeschreven profiel, zoals aangegeven in vergelijking 3.3 en vergelijking 3.4. Hierin heeft C_μ de waarde 0,09. Deze empirische constante komt voort uit het gebruikte turbulente model (k - ω SST).

$$U_n(z) = \left(\frac{U^*}{\kappa} \right) \ln \left(\frac{z + z_0}{z_0} \right) \quad (3.1)$$

$$U^*(z_0, U_{ref}, z_{ref}) = \frac{\kappa \cdot U_{ref}}{\ln \left(\frac{z_{ref} + z_0}{z_0} \right)} \quad (3.2)$$

$$k(z) = \frac{U^{*2}}{\sqrt{C_\mu}} \quad (3.3)$$

$$\omega(z) = \frac{U^*}{\kappa(z - z_{ground} + z_0)\sqrt{C_\mu}} \quad (3.4)$$

Om inzicht te krijgen in de windsnelheden zijn 12 verschillende windrichtingen doorgerekend (volledige windroos conform NEN 8100:2006). Voor de berekeningen is vervolgens een inlaatconditie opgegeven met een windsnelheid van 5 m/s op een hoogte van 60 m uit de verschillende windrichtingen, op basis van NEN 8100:2006. Voor windhinder wordt gewerkt met een referentiesnelheid die lineair schaalt met de werkelijk optredende windsnelheden. Het is mogelijk om de resultaten uit de berekening betrouwbaar op te schalen wanneer de dimensieloze grootheden van de stroming van dezelfde orde blijven. Het Reynoldsgetal is een dergelijke dimensieloze grootheid. Het Reynoldsgetal voor de stroming rond niet-gestroomlijnde lichamen, zoals gebouwen is hierbij van invloed op de karakteristiek van de stroming. Een laag Reynoldsgetal zorgt voor een laminaire stroming en een hoog Reynoldsgetal voor een turbulente stroming. Het Reynoldsgetal wordt als volgt uitgedrukt:

$$Re = \frac{\rho U_{ref} L}{\mu} \quad (3.5)$$

Hierbij is L een referentielengte (bijvoorbeeld gebouwhoogte of -breedte), ρ de dichtheid van lucht, μ de dynamische viscositeit van lucht en U_{ref} de referentiesnelheid.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AFR-4343 v. 1.1

Omslag van laminair naar turbulente stroming vindt typisch plaats bij een Reynoldsgetal tussen de 10.000 en 100.000. Bij de berekeningen was het Reynoldsgetal op basis van de hoogte van de toren circa 25.000.000. Een dergelijk Reynoldsgetal zorgt dat schaling binnen de relevante windsnelheden geen significante veranderingen oplevert in de stromingskarakteristiek, zodat de resultaten uit de berekeningen betrouwbaar geschaald zouden kunnen worden op basis van dimensieloze schalingswetten. Dit betekent dat op basis van de gekozen referentiesnelheid ook per windrichting een vergelijking kan worden gemaakt van de optredende windsnelheden die geldig is voor de gehele windstatistiek uit die betreffende windrichting.

Om inzicht te krijgen in de windhinder wordt daarom het vergelijk gemaakt tussen de optredende windsnelheden bij de nieuwbouwlocatie en de reeds bestaande locaties boven het Reitdiep.

4 Resultaten

4.1 Weergave resultaten

De resultaten zijn bepaald voor alle openbare buitenruimten in de omgeving van de nieuwbouw ten behoeve van de hoogbouw effect rapportage. Hieronder valt tevens het gedeelte boven het Reitdiep. Voor de analyse van de windhinder voor de scheepvaart is per windrichting gekeken naar de optredende windsnelheden bij een referentiesnelheid van 5 m/s op 60 m hoogte. De resultaten worden weergegeven op horizontale doorsneden op 1,75 m boven maaiveld. Hiervoor worden afbeeldingen gebruikt van de bestaande en nieuwe situatie. Deze situaties worden per windrichting naast elkaar weergegeven. Om een herkenbaar kader te scheppen zijn de windsnelheden boven en direct langs het Reitdiep geprojecteerd op een bovenaanzicht van de omgeving (bron: Google Earth). In het gebied met de windsnelheden zijn de gebouwen wit weergegeven, behalve de nieuwbouw welke zwart is gekleurd. Bij alle afbeeldingen is dezelfde snelheidsschaal gebruikt, ten behoeve van de goede vergelijkbaarheid. Hoewel de resultaten relatief worden bekeken ten opzichte van elkaar en daarmee de exacte waarde niet van belang is, wordt voor de volledigheid de gebruikte schaalverdeling weergegeven in figuur 4.1.

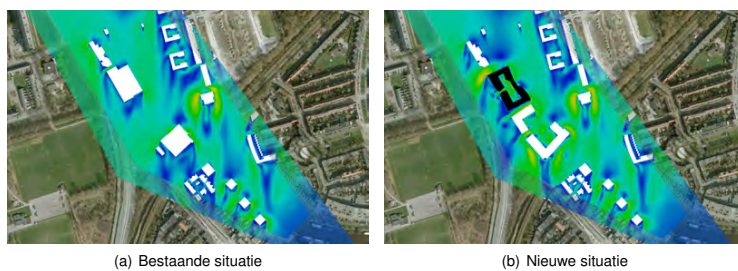


Figuur 4.1: Legenda windsnelheid zoals gebruikt bij de weergave van de resultaten

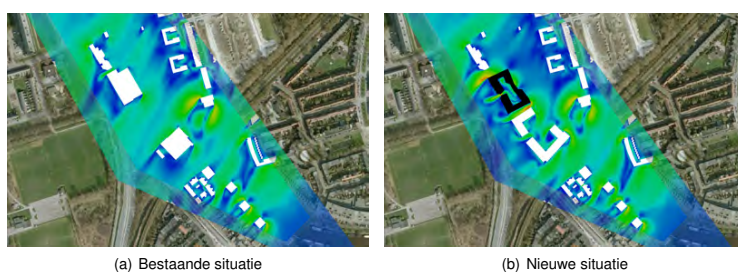
Figuren 4.2 t/m 4.13 op de volgende pagina's tonen de resultaten.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

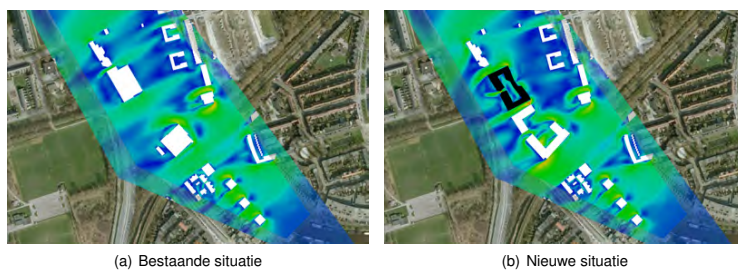
AFR-4343 v. 1.1



Figuur 4.2: Beeld van referentie windsnelheden bij noordenwind



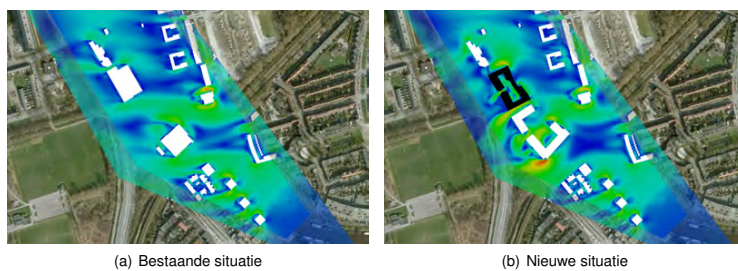
Figuur 4.3: Beeld van referentie windsnelheden bij noord-noordoostenwind



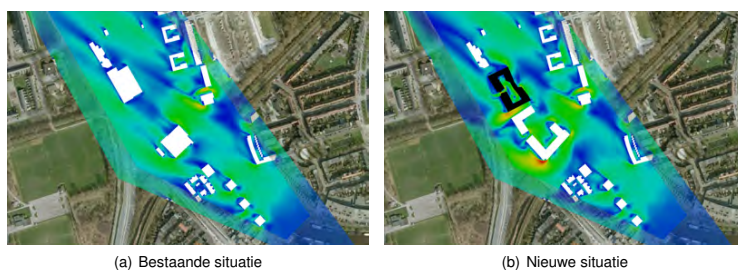
Figuur 4.4: Beeld van referentie windsnelheden bij oost-noordoostenwind

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

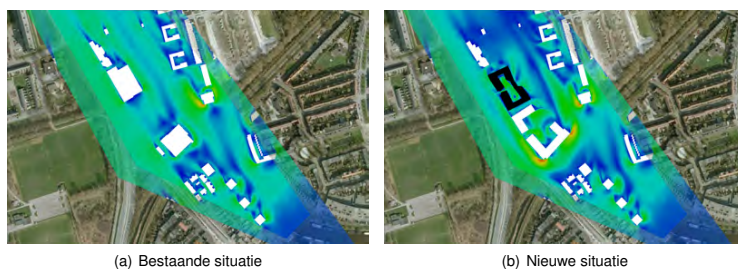
AFR-4343 v. 1.1



Figuur 4.5: Beeld van referentie windsnelheden bij oostenwind



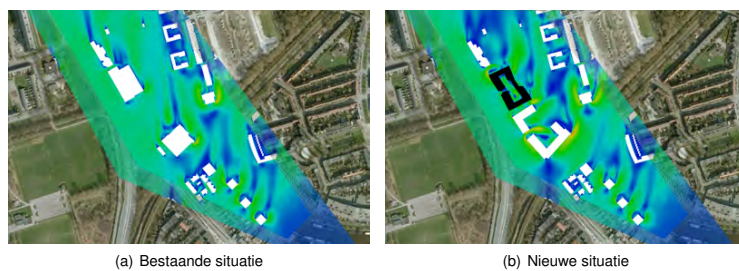
Figuur 4.6: Beeld van referentie windsnelheden bij oost-zuidoostenwind



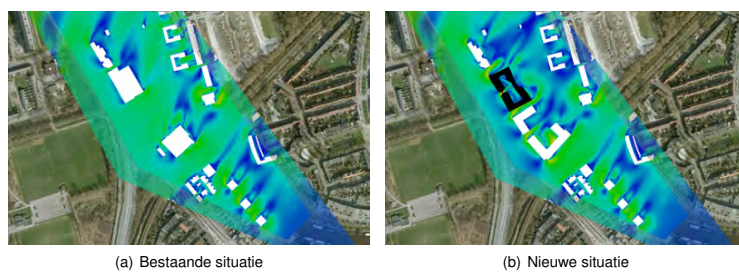
Figuur 4.7: Beeld van referentie windsnelheden bij zuid-zuidoostenwind

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

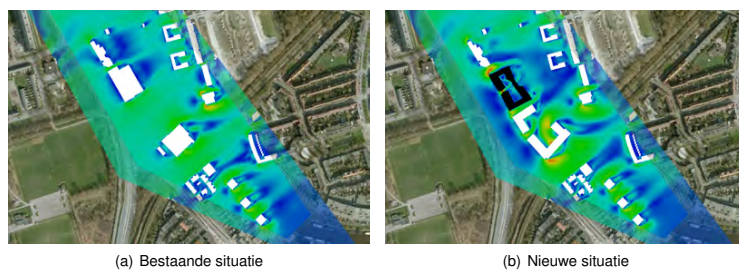
AFR-4343 v. 1.1



Figuur 4.8: Beeld van referentie windsnelheden bij zuidenwind



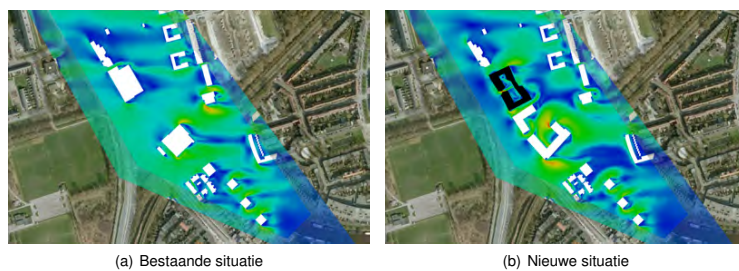
Figuur 4.9: Beeld van referentie windsnelheden bij zuid-zuidwestenwind



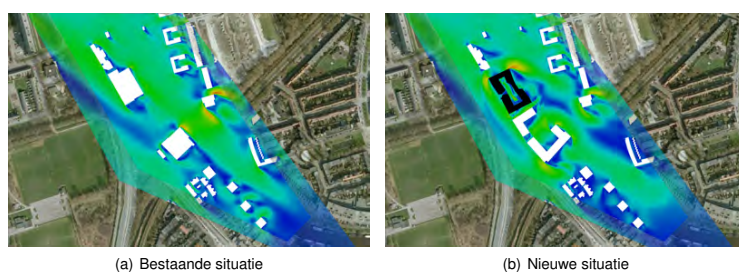
Figuur 4.10: Beeld van referentie windsnelheden bij west-zuidwestenwind

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

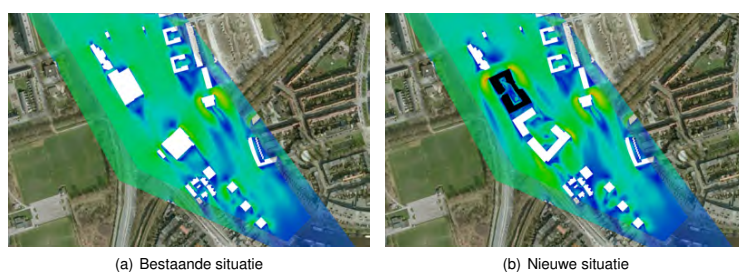
AFR-4343 v. 1.1



Figuur 4.11: Beeld van referentie windsnelheden bij westenwind



Figuur 4.12: Beeld van referentie windsnelheden bij west-noordwestenwind



Figuur 4.13: Beeld van referentie windsnelheden bij noord-noordwestenwind

4.2 Bespreking resultaten

De resultaten laten het volgende beeld zien:

- Per windrichting zijn de volgende verschillen zichtbaar ter plaatse van de nieuwbouw:

Bij een noordenwind worden de windsnelheden direct tegen het gebouw meer gedifferentieerd, echter op het water van het Reitdiep worden de snelheden weer vergelijkbaar met de bestaande situatie. Het luwe gebied op het Reitdiep, ten noorden van de nieuwbouw, breidt zich iets uit ten opzichte van de bestaande situatie. De situatie voor de scheepvaart blijft bij deze windrichting vergelijkbaar met de huidige situatie.

Bij wind uit het noordnoordoosten en oostnoordoosten zijn de windsnelheden op het Reitdiep in de nieuwe situatie lager of gelijk aan die in de bestaande situatie. Ter hoogte van de zuidoosthoek van het gebouw is er een gebied met snelheden die vergelijkbaar zijn met de bestaande situatie. Het verschil tussen het luwe gebied en het gebied nabij de zuidoosthoek is vergelijkbaar met de situatie bij de woontorens die zuidelijker langs het Reitdiep staan, echter zijn de gebieden bij de nieuwbouw groter en de overgang geleidelijker (meer voorspelbaar). Het effect dat de hoogbouw aan de overzijde van het Reitdiep heeft op de windhinder bij de sluis, wordt door de nieuwbouw beperkt. Bij deze windrichting treedt voor de scheepvaart dus een vergelijkbaar of beter windklimaat op dan reeds aanwezig.

Bij wind uit het oostzuidoost, zuid en zuidzuidoost zijn de snelheden en snelheidsverschillen op het Reitdiep ter hoogte van de nieuwbouw vergelijkbaar met de situatie die in de nieuwe en bestaande situatie in de sluis bestaat.

Bij oosten- en oostzuidoostenwind treedt een geleidelijke versnelling op ter hoogte van de noordoosthoek van de nieuwbouw. Deze is vergelijkbaar in grote en fluctuaties met de versnelling die in de nieuwe en bestaande situatie bestaat in de sluis en de fluctuaties nabij de woongebouwen die zuidelijk van de nieuwbouw aan het Reitdiep staan.

Bij een zuidenwind worden de windsnelheden ter plaatse van de nieuwbouw vergelijkbaar met de situatie in de sluis in zowel de bestaande als nieuwe situatie. Echter is het windluwe gebied in de nieuwe situatie wel groter, waardoor de fluctuaties van snelheden die door de scheepvaart wordt ervaren minder zal zijn.

Bij westen- en westzuidwesten- en zuidzuidwestwind worden de fluctuaties die optreden bij de nieuwbouw groter. Deze komen op een vergelijkbaar niveau als de fluctuaties en snelheden nabij de woongebouwen die zuidelijk van de nieuwbouw aan het Reitdiep staan. De windhinder voor de scheepvaart wordt hierdoor bij deze windrichtingen niet meer dan momenteel reeds op het Reitdiep wordt ervaren.

Bij wind uit het westnoordwesten worden de fluctuaties die optreden bij de nieuwbouw groter. Deze komen op een vergelijkbaar niveau als de fluctuaties en snelheden in de bestaande situatie nabij de woongebouwen die zuidelijk van de nieuwbouw aan het Reitdiep staan. In de nieuwe situatie verdwijnen bij deze windrichting de fluctuaties bij deze bestaande woongebouwen. Bij de nieuwbouw komt het windklimaat dus op vergelijkbaar niveau als zuidelijker op het Reitdiep in de bestaande situatie, terwijl het windklimaat zuidelijker van de nieuwbouw verbetert.

Bij wind uit het noordnoordwesten treedt een geleidelijke versnelling op ter hoogte van de noordoosthoek van de nieuwbouw, welke vergelijkbaar is met de versnelling die in de nieuwe en bestaande situatie bestaat in de sluis.

- De grotere mate van blokkering van de wind heeft een positieve invloed op de omgeving, echter de kleine doorgangen tussen en in de gebouwvolumes tonen direct rond het gebouw juist gebieden met relatief hoge snelheden. Deze treden met name op aan de zijde van de Friesestraatweg. De zijde van het Reitdiep ligt in de luwte van de nieuwe gebouwen.

5

Conclusies

Het effect van de nieuwbouw De Kristallen op de omgeving, in het kader van windhinder voor de scheepvaart, zal hoofdzakelijk positief zijn. Afhankelijk van de windrichting, zal het windklimaat voor de scheepvaart op het Reitdiep vergelijkbaar blijven of verbeteren. Direct langs het gebouw aan de zijde van de Friesestraatweg treden hogere snelheden op en daarmee samenhangende een hoger risico op windhinder. Aan de zijde van het Reitdiep zal het windklimaat verbeteren door afscherming van De Kristallen. Het windklimaat wordt daarmee beter of vergelijkbaar met de bestaande situatie en met situaties die in de nabijheid van de nieuwbouw op het Reitdiep bestaan. Daarmee veroorzaakt de nieuwbouw De Kristallen aan de Friesestraatweg niet meer windhinder voor de scheepvaart dan momenteel reeds op dit deel van het Reitdiep aanwezig is.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

A

Inlegvel NEN 8100:2006

Project	Projectgegevens			
Projectnaam	Windstudie De Kristallen te Groningen			
Opdrachtgever	Urban Climate Architects			
Projectleider	R.P.W. (Reinier) Maas MSc.			
Datum	13 juli 2015			
Model	Algemene gegevens van het model			
Omvang gemodelleerd gebied	Bebouwing binnen ca. 300 m rondom de nieuwbouw			
Kerngebied	Twee geschematiseerde modellen met respectievelijk de bestaande en nieuwe situatie			
Omgeving	Omgeving in massa's, gedetailleerd nabij het kerngebied			
Afmetingen model	Rond met straal 1.500 m en hoogte 500 m.			
Blokkeringsgraad	Maximaal 4 %			
Onderzochte windrichtingen (minimaal 12 over de windroos)	12			
Onderzochte configuraties	Bestaande en nieuwe situatie			
Computeropstelling	Specifieke gegevens van gebruikte programmatuur			
Programmatuur	<input checked="" type="checkbox"/> FVM (eindige volume methode) <input type="checkbox"/> FEM (eindige elementen methode) <input type="checkbox"/> anders Programmatuur: OpenFOAM Versie: 2.4.x-f6a9d75595			
Algemeen	<input checked="" type="checkbox"/> drie-dimensionaal <input checked="" type="checkbox"/> tijd-onafhankelijk <input checked="" type="checkbox"/> isothermisch <input type="checkbox"/> passieve scalars <input checked="" type="checkbox"/> twee-dimensionaal <input type="checkbox"/> tijd-afhankelijk <input type="checkbox"/> thermisch <input type="checkbox"/> actieve scalars Overige:			
Rekenrooster	Hybride ongestructureerd: tetraëders met prismalaag, bestaande situatie 6.142.519 cellen, nieuwe situatie 9.863.703 cellen			
Turbulentiemodellering	k-omega SST			
Convectieve differentieschema's	Snelheidscomponenten: linearUpwindV Turbulente grootheden: upwind Scalaire variabelen: n.v.t.			
Randvoorwaarden	Gebruikte randvoorwaarden			
Instroomprofiel	Logaritmische atmosferische grenslaag: wind stedelijk gebied, z0 = 1,6 m			
Uitlaat	Druk-uitlaat			
Boven-/Zijwanden	Slip-wanden			
Vloer/bodem	No-slip, ruwe wand			
Overige	No-slip, ruwe wand			
Gegevensverwerking en -beoordeling	informatie voor locatie en berekening windklimaat			
Amersfoortse coördinaten van de locatie	X: n.v.t.		Y: n.v.t.	
Toegepaste eisen	V _{DR} m/s	Gewenste kwaliteits-klasse	Overschrijdings-kans %	Beoordeling
Voor comfort			p (V _{LOK} > V _{DR,H})	
Doorlopen	5,0	A, B, C, D	< 20	Matig
Slechteren	5,0	A, B, C	< 10	Matig
Zitten	5,0	A, B	< 5	Matig
Regionale correctie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Voor gevaar				
	15	n.v.t.	0,05 < p < 0,30	beperkt risico
	15	n.v.t.	p ≥ 0,3	gevaarlijk
Gepresenteerde resultaten	Windhindercontouren en klassenindeling, windgevaarcontouren			
Opmerkingen en eventuele conclusies van proefoverschrijdend belang				

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Actiflow BV
Halstraat 31a
4811 HV Breda
+31 (0)76 5422 220
contact@actiflow.com
www.actiflow.nl



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

MUG
ingenieursbureau

**Archeologisch booronderzoek
Friesestraatweg 145 te
Groningen,
gemeente Groningen (GR)**

Infra | Milieu | Archeologie | Geo-ICT & Geo-Info

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

**Archeologisch booronderzoek
Friesestraatweg 145 te
Groningen,
gemeente Groningen (GR)**

opdrachtgever	Gemeente Groningen
datum	14 april 2015
projectleider	de heer B. Bijl
projectnummer	93120815
status	definitief
ISSN-nummer	1875-5313
MUG-publicatie	2015-30

B

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015

MUG-projectnummer	93120815
Opdrachtgever	Gemeente Groningen
MUG-publicatie	2015-30
Bevoegde overheid	Gemeente Groningen, Afdeling Projecten, mevrouw M. Wilke
Tijdelijk beheer en plaats documentatie	MUG Ingenieursbureau b.v.
Onderzoekmeldingsnummer	65520
Tekst	de heer A.R. Wieringa
Kaartmateriaal	de heer A.F. Huygen
Beeldmateriaal	MUG Ingenieursbureau b.v., tenzij anders vermeld
Status	definitief
Redactie en autorisatie	de heer B. Bijl 
Uitgegeven door	MUG Ingenieursbureau b.v. Postbus 136 9350 AC Leek e-mail: info@mug.nl tel. (0594) 55 24 20
Datum	14 april 2015
ISSN	1875-5313

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	1
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding voor het onderzoek	2
1.2 Ligging van het onderzoeksgebied	2
1.3 Objectgegevens	3
1.4 Overzicht van de geplande werkzaamheden	4
1.5 Doel van het onderzoek	4
1.6 Onderzoeksgeschiedenis	4
1.7 Gemeentelijk beleid	6
1.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel	6
2 Het booronderzoek	7
2.1 De opzet van het onderzoek	7
2.2 Onderzoeksvragen	7
2.3 Bodemopbouw	7
2.4 Vondstmateriaal	8
3 Conclusie en aanbeveling	9
3.1 Conclusie	9
3.2 Aanbeveling	9
LITERATUURLIJST	11

BIJLAGEN

Bijlage 1	Boorpuntenkaart
Bijlage 2	Boorprofielen

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 1 van 11

Samenvatting

De aanleiding tot het hier beschreven inventariserend veldonderzoek door middel van boringen wordt gevormd door de voorgenomen bouwplannen van de gemeente Groningen voor de onderzochte percelen aan Friesestraatweg 145 te Groningen. Omdat deze plannen met bodemverstorende ingrepen gepaard gaan, is er een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de Wet op de archeologische monumentenzorg.¹ Gemeente Groningen heeft MUG Ingenieursbureau, afdeling Archeologie, opdracht gegeven het onderzoek uit te voeren. Naast een booronderzoek is er een kort bureauonderzoek uitgevoerd, bestaande uit het bestuderen van verschillende historische kaarten van het onderzoeksgebied.

Naar aanleiding van de verschillende onderzoeken in de directe omgeving van het onderzoeksgebied moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van vegetatiehorizonten en een mogelijk oudere bewoningsplaats, al dan niet op een podium dat teruggaat tot de periode ijzertijd-middeleeuwen. Op basis van de studie van kaartmateriaal moet rekening worden gehouden met een boerenerf en vroeg-industriële activiteiten.

Het onderzoeksgebied ligt volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Groningen binnen een terrein met een hoge verwachtingswaarde voor archeologie.

Er dient binnen het onderzoeksgebied rekening gehouden te worden met archeologische resten uit de periode ijzertijd tot en met de nieuwe tijd. Het kan hier gaan om nederzettingen en sporen van landgebruik en kleinschalige industrie als kalkbranderijen en baksteenfabricage. Door de bouw en sloop van verschillende panden binnen het onderzoeksgebied in de loop der tijd kan de bodemopbouw verstoord zijn.

In boring 1 werd de volgende gelaagdheid aangetroffen: vanaf 50 cm onder het maaiveld, onder moderne lagen bestaande uit vulzand en opgebrachte klei, bevindt zich donkerbruine tot grijze zandige klei die vermengd is met zachtgebakken baksteenpuin. Naar onder wordt deze klei idelijk minder zandig en bevat deze minder puin. Op ongeveer 1.60 m-mv gaat de klei geleidelijk over in schone, natuurlijke, blauwgrijze, zwak siltige kwelderklei. In deze boring lijkt sprake te zijn van een antropogene ophoging of een grondspoor. Mogelijk gaat het hier om een oude slootdemping of ophog- of woonlaag van een erf. Op basis van de samenstelling van het puin in de laag gaat het hier om handvormbakstenen. Deze kunnen afkomstig zijn van gesloopte woningen op het terrein, maar dit puin is niet nader te dateren dan grofweg de periode 1500-1900, de van historische kaarten bekende gebruiksfase van het gebied.

Ondanks de aanwezige bebouwing en funderingen is de kans zeer groot dat op de onderzoekslocatie sporen aanwezig zijn van gebruik van het terrein in de afgelopen vijf eeuwen. Deze sporen kunnen behoren bij een boerenerf en vroeg-industriële activiteiten die verband houden met de baksteenindustrie. Ook is de aanwezigheid van oudere sporen uit de middeleeuwen en de periode late ijzertijd-Romeinse tijd niet op voorhand uit te sluiten. Ons advies is om de sloop van alle aanwezige moderne funderingen en verhardingen die dieper dan het maaiveld liggen archeologisch te begeleiden. De sloopwerkzaamheden dienen zich te beperken tot de moderne funderingen en verhardingen en moeten intacte archeologische lagen ontzien. Door middel van de archeologische begeleiding dient een indicatie van de aard, omvang, kwaliteit en het verloop van de archeologische sporen verkregen te worden. Op basis van de gegevens die verkregen worden bij de archeologische begeleiding wordt het advies voor een eventueel noodzakelijk vervolgonderzoek geformuleerd.

De bovenstaande aanbevelingen zijn adviezen en dienen getoetst en goedgekeurd te worden door de bevoegde overheid, in deze de gemeente Groningen, door middel van een selectiebesluit.

¹ In werking getreden op 1 september 2007

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 2 van 11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Aanleiding tot het hier beschreven inventariserend veldonderzoek door middel van boringen zijn de voorgenomen bouwplannen van de gemeente Groningen voor de onderzochte percelen aan Friesestraatweg 145 te Groningen. Omdat deze plannen met bodemverstorende ingrepen gepaard gaan, is er een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de Wet op de archeologische monumentenzorg.² Gemeente Groningen heeft MUG Ingenieursbureau, afdeling Archeologie, opdracht gegeven het onderzoek uit te voeren. Naast een booronderzoek is er een kort bureauonderzoek uitgevoerd, bestaande uit het bestuderen van diverse historische kaarten van het onderzoeksgebied.

Voorafgaand aan het veldwerk is er een Plan van Aanpak opgesteld door mevrouw J.H.C.M. Maassen. Het archeologische veldonderzoek heeft plaatsgevonden op 12 maart 2015 en stond onder leiding van de heer G.J. De Roller met ondersteuning van de heer A.R. Wieringa. Het onderzoek is uitgevoerd conform de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.3.³

1.2 Ligging van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied ligt aan de Friesestraatweg te Groningen en bestaat uit een bedrijfshal met parkeerterrein. Een deel van het gebied ligt braak. Het onderzoeksgebied ligt ingeklemd tussen de ringweg van Groningen aan de westkant, het Reitdiep aan de oostkant, en de spoorlijn Groningen--Roodeschool/Delfzijl aan de zuidkant (zie afbeelding 1). Tussen het spoor en het onderzoeksgebied ligt sinds kort een fietspad dat de wijken Vinkhuizen en De Held met de binnenstad van Groningen verbindt. De totale oppervlakte is circa 2500 m². De hoogte van het onderzoeksgebied ligt rond de 1 m+NAP.

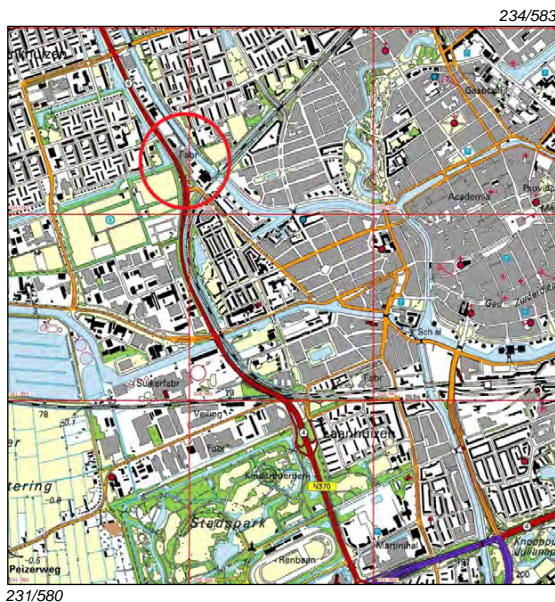
² In werking getreden op 1 september 2007

³ De inhoud van de KNA kan worden geraadpleegd via www.sikb.nl

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 3 van 11



231/580

Afbeelding 1. Topografische kaart met daarop het onderzoeksgebied (omcirkeld) en de omgeving
(bron: Topografische Dienst Nederland)

1.3 Objectgegevens

Tabel 1. Algemene gegevens van het onderzoeksgebied

Provincie	Groningen
Gemeente	Groningen
Plaats	Groningen
Toponiem	Friesestraatweg
Kaartblad	7D
Coördinaten	231934/582332 NW 231953/582339 NO 232001/582283 ZO 231981/582283 ZW
Soort onderzoek	verkennend
Oppervlakte plangebied	2500 m ²
Oppervlakte onderzoeksgebied	2500 m ²
Periode	middeleeuwen/nieuwe tijd
Landschapstype	stedelijk

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 4 van 11

1.4 Overzicht van de geplande werkzaamheden

Men is voornemens om binnen het onderzoeksgebied jongerenhuisvesting te realiseren. Hiervoor wordt de bestaande bebouwing gesloopt. Bij de sloop en nieuwbouw zullen bodemingrepen plaatsvinden.

De plannen zijn op de onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding 2. Plankaart van de nieuwbouw op de locatie (bron: UCA architects, november 2014)

1.5 Doel van het onderzoek

Het doel van dit booronderzoek is het verifiëren en eventueel aanvullen van het specifieke archeologische verwachtingsmodel voor het onderzoeksgebied.

1.6 Onderzoeksgeschiedenis

Voor de onderzoeksgeschiedenis van het gebied wordt verwezen naar het door De Roller opgestelde Plan van Aanpak. Het onderzoeksgebied ligt aan de westrand van het Reitdiep. Van het terrein is bekend dat hier rond 1830 een boerderij en een arbeidershuisje hebben gestaan. Ook op de kaart van Hottinger (1792) is hier al bebouwing aanwezig. Op de kaart van Van Deventer (1565) worden ook bebouwing en twee wegen langs het Reitdiep aangegeven. De weg dicht langs het water lijkt over de dijk te lopen (zie afbeelding 3). Het meest gedetailleerde kaartmateriaal stamt uit 1732, op een kaart van Henricus Teysinga (zie afbeelding 4). Op deze kaart staan behalve een boerderij en twee huizen ook een viertal kalkovens binnen het onderzoeksgebied afgebeeld.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 5 van 11



Afbeelding 3. Kaart van Van Deventer uit 1565 met het onderzoeksgebied in de rode cirkel (bron: Gemeente Groningen)



Afbeelding 4. Vrij gedetailleerde kaart van het onderzoeksgebied in 1732. Het onderzoeksgebied ligt binnen de rode cirkel. Behalve een boerderij en twee huizen zijn er ook vier kalkovens afgebeeld (bron: M. Schroor, *De Atlas der Stadslanden van Groningen, 1724-1729, kaart 22, Groningen 1997*).

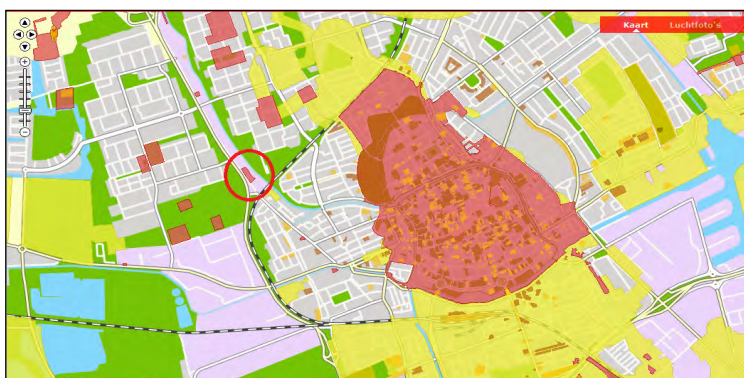
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 6 van 11

1.7 Gemeentelijk beleid

Gemeente Groningen voert een zelfstandig archeologisch beleid en werkt met een kaart voor monumenten en archeologie. Op deze kaart staat het perceel Friesestraatweg 145 (zie afbeelding 5) aangegeven als 'Archeologisch perceel Friesestraatweg 145' met nummer 107222.



Afbeelding 5. Uitsnede uit de monumentenkaart van de gemeente Groningen met binnen het rode kader perceel Friesestraatweg 145 (bron: <http://fleximap.groningen.nl/gnmaps/monumenten/>)

1.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel

Naar aanleiding van de verschillende onderzoeken in de directe omgeving van het onderzoeksgebied moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van vegetatiehorizonten en een mogelijk oudere bewoningsplaats, al dan niet op een podium dat teruggaat tot de periode ijzertijd-middeleeuwen. Op basis van de studie van kaartmateriaal moet rekening worden gehouden met een boerenerf en vroeg-industriële activiteiten.

Het onderzoeksgebied ligt volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Groningen binnen een terrein met hoge verwachtingswaarde voor archeologie.

Er dient binnen het onderzoeksgebied rekening gehouden te worden met archeologische resten uit de periode ijzertijd tot en met nieuwe tijd. Het kan hierbij gaan om nederzittingsresten en sporen van landgebruik en kleinschalige industrie als kalkbranderijen en baksteenfabricage. Door de bouw en sloop van verschillende panden op het onderzoeksgebied kan de bodemopbouw in de loop der tijd verstoord zijn.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 7 van 11

2 Het booronderzoek

2.1 De opzet van het onderzoek

Het doel van inventariserend veldonderzoek door middel van boringen is het aanvullen en toetsen van de gespecificeerde archeologische verwachting, zoals geformuleerd in het Plan van Aanpak (*De Roller 2015*). Het inventariserend veldonderzoek bestaat uit drie stappen: verkennend, karterend en waarderend. Het verkennend onderzoek richt zich op de bodemopbouw en mogelijke bodemverstoringen binnen het onderzoeksgebied die de archeologische trefkans kunnen beïnvloeden. Het karterend onderzoek stelt vast of er al dan niet archeologische waarden aanwezig zijn. Het waarderend onderzoek bepaalt de waarde van de archeologische resten. Het voorliggende onderzoek bestaat uit de fase verkennend.

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd als een verkennend booronderzoek. Hiertoe zijn op het onderzoeksterrein 9 boringen gezet met een edelmanboor met een diameter van 7 cm tot maximaal 2m --mv. Deze boringen zijn in een grid verspreid over het terrein gezet om een juiste, algehele indruk van de bodemopbouw te kunnen krijgen. De boorkernen zijn zorgvuldig uitgelegd, waardoor de opeenvolgende bodemlagen precies konden worden beschreven en opgemeten. Het opgeboorde materiaal is doorzocht op de aanwezigheid van archeologische resten. Vervolgens is de bodemopbouw per boring beschreven en is er gelet op de aanwezigheid van archeologische indicatoren zoals aardewerkfragmenten, houtskool, fosfaatvlekken, vuursteen, natuursteen, verbrande leem en bot. De boringen zijn beschreven volgens de Archeologische Standaardbeschrijvingsmethode (ASB). De locaties van de boorpunten zijn met GPS ingemeten in RD. Naast het boren is geen oppervlaktekartering uitgevoerd, vanwege de dichte begroeiing en bestrating van het terrein.

2.2 Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen die aan de hand van de resultaten van het onderzoek beantwoord dienen te worden luiden als volgt:

1. *In welke mate is de bodem in het gebied verstoord?*
2. *Wat is de geologische/bodemkundige opbouw?*
3. *Is er een vindplaats aanwezig?*
4. *Wat is de aard, omvang, kwaliteit en het verloop van de archeologische sporen, sporenclusters en bodemlagen met archeologische potentie?*
5. *Uit welke periode(s) dateren de sporen?*
6. *Welk vervolgonderzoek is noodzakelijk bij de aangetroffen vindplaatsen?*

2.3 Bodemopbouw

Voor de verspreiding van de boorpunten over het onderzoeksgebied verwijzen wij naar bijlage 1, de boorprofielen vindt u in bijlage 2. In totaal zijn er binnen het onderzoeksgebied tien boringen gezet. De bodemopbouw in het gebied kon slechts bij één boring (boring 1) bestudeerd worden.

Door zeer dichte bestrating met onder meer betonklinkers, tegels en betonnen stelconplaten was een groot deel van de ondergrond van het terrein niet toegankelijk. Bovendien bleken er zich in de ondergrond (betonnen) verhardingen te bevinden, waarschijnlijk oude fabrieksvloeren of dergelijke, soms afgedekt met een puinlaagje met daarin onder meer as, verkoold materiaal en recent aardewerk. Bij de boringen 2 en 3 bevinden deze vloeren zich vlak onder de huidige bestrating, bij boring 5 tot en met 8 lijken deze vloeren zich tussen de 50 en 70 cm beneden het maaiveld te bevinden (zie afbeelding 6). Op de vloeren is tot aan de bouwvoor sprake van opgebracht zand. Boring 10 werd niet geplaatst vanwege deze verhardingen. In boring 4 is waarschijnlijk sprake van een ondergrondse olietank: de grond had hier een sterke oliegeur en de boring werd gestaakt op wat mogelijk een ondergrondse olietank kan zijn.

In boring 1 werd de volgende gelaagtheid aangetroffen: vanaf 50 cm onder het maaiveld, onder moderne lagen bestaande uit vulzand en opgebrachte klei, bevindt zich donkerbruine tot grijze zandige klei die vermengd is met zachtgebakken baksteenpuin. Naar onder wordt deze klei geleidelijk minder zandig en

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 8 van 11

bevat deze minder puin. Op ongeveer 1.60 m-mv gaat de klei geleidelijk over in schone, natuurlijke, blauwgrijze, zwak siltige kwelderklei. In deze boring lijkt sprake te zijn van een antropogene ophoging of een grondspoor. Mogelijk gaat het hier om een oude slootdemping of ophoog- of woonlaag van een erf. Op basis van de samenstelling van het puin in de laag gaat het hier om handvormbakstenen. Deze kunnen afkomstig zijn van gesloopte woningen op het terrein, maar dit puin is niet nader te dateren dan grofweg de periode 1500-1900, de van historische kaarten bekende gebruiksfase van het gebied.



Afbeelding 6. Boring 5. Onder de bruine bouwvoor bevindt zich een pakket opgebracht geel vulzand. De boring werd gestaakt op een (beton)vloer

2.4 Vondstmateriaal

In boring 4 werd een scherfje modern aardewerk opgeboord dat waarschijnlijk uit de tweede helft van de 20^e eeuw stamt. In boring 1 werd vrij zachtgebakken rood baksteenpuin opgeboord. In de overige boringen is geen vondstmateriaal aangetroffen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 9 van 11

3 Conclusie en aanbeveling

3.1 Conclusie

Door de aanwezige verhardingen aan het maaiveld en in de ondergrond, waarschijnlijk bestaande uit vloeren van fabrieken, opslagloodsen en dergelijke, kon slechts één boring tot 2 m diepte doorgezet worden. Op basis van deze ene boring kunnen geen volledige conclusies over het gehele terrein getrokken worden. Wel is in deze boring sprake van antropogene gelaagdheid, bestaande uit een laag met stukken vrij zachtgebakken baksteen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen de onderzoeksvragen, zoals gesteld in paragraaf 2.2, als volgt beantwoord worden:

1. In welke mate is de bodem in het gebied verstoord?
Slechts in één boring (boring 1) kon een indicatie worden verkregen van de bodemopbouw in het gebied. In deze boring werd een antropogene laag of grondspoor aangetroffen, niet nader te dateren dan circa 1500-1900.
2. Wat is de geologische/bodemkundige opbouw?
De bodem in het gebied bestaat uit een natuurlijke kleiafzetting met daarop waarschijnlijk een antropogene laag die te maken heeft met het eeuwenlange gebruik van het gebied. Deze opbouw is gebaseerd op slechts één boring.
3. Is er een vindplaats aanwezig?
Zeer waarschijnlijk zijn onder de bestaande bebouwing funderingen, verhardingen en archeologische resten aanwezig van het eeuwenlange gebruik van het gebied door mensen.
4. Wat is de aard, omvang, kwaliteit en het verloop van de archeologische sporen, sporenclusters en bodemlagen met archeologische potentie?
Op basis van de resultaten van de boringen kunnen hierover geen uitspraken worden gedaan.
5. Uit welke periode(n) dateren de sporen?
Er bestaat gerede kans op het aantreffen van sporen uit de periode 1565-1900, oudere sporen zijn niet op voorhand uit te sluiten.
6. Welk vervolgonderzoek is noodzakelijk bij de aangetroffen vindplaatsen?
De aangewezen methode om een betere indicatie van de aard, omvang, kwaliteit en het verloop van de archeologische sporen, sporenclusters en bodemlagen met archeologische potentie te verkrijgen is in eerste instantie een archeologische begeleiding uit te voeren bij de sloop van de bestaande bebouwing en de verhardingen en funderingen, zie ook de volgende paragraaf.

3.2 Aanbeveling

Uit beperkt bureauonderzoek is gebleken dat de locatie Friesestraatweg 145 een lange geschiedenis kent. Op basis van kaartmateriaal is deze geschiedenis terug te voeren tot 1565, toen waren er al bebouwing en wegen aanwezig op de locatie. Een gedetailleerde kaart uit 1732 laat op het terrein een boerderij, twee huizen en vier kalkovens zien.

Door aanwezige verhardingen en funderingen kon slechts één boring tot in ongeroerde grond worden geplaatst, de overige boringen werden gestaakt op harde lagen (vloeren, bestratingen en funderingen). In de geslaagde boring werd een duidelijke antropogene laag of grondspoor aangetroffen.

Ondanks de aanwezige bebouwing en funderingen is de kans zeer groot dat op de onderzoekslocatie sporen aanwezig zijn van het gebruik van het terrein in de afgelopen vijf eeuwen. Deze sporen kunnen behoren bij een boerenerf en vroeg-industriële activiteiten die verband houden met de baksteenindustrie. Ook is de aanwezigheid van oudere sporen uit de middeleeuwen en de periode late ijzertijd-Romeinse tijd niet op voorhand uit te sluiten. Ons advies is om de sloop van alle aanwezige moderne funderingen en verhardingen die dieper dan het maaiveld liggen archeologisch te begeleiden. De sloopwerkzaamheden dienen zich te beperken tot de moderne funderingen en verhardingen en moeten intacte archeologische lagen ontzien. Door middel van de archeologische begeleiding dient een indicatie van de aard, omvang, kwaliteit en het verloop van de archeologische sporen verkregen te worden. Op basis van de gegevens die

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 10 van 11

bij de archeologische begeleiding worden verkregen, wordt een advies voor eventueel noodzakelijk vervolgonderzoek geformuleerd.

De bovenstaande aanbevelingen zijn adviezen en dienen getoetst en goedgekeurd te worden door de bevoegde overheid, in deze de gemeente Groningen, door middel van een selectiebesluit.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



projectnummer 93120815
14 april 2015
pagina 11 van 11

LITERATUURLIJST

Geraadpleegde literatuur

- Schroor, M. *Atlas der Stadslanden van Groningen (1724-1729)* Groningen 1997.
- De Roller, G.J. *Plan van Aanpak Groningen Friesestraatweg Jongerenhuisvesting* Leek 2015.

Geraadpleegde bronnen

- website <http://fleximap.groningen.nl/gnmaps/monumenten/>
- website <http://www.kadaster.nl/>

Lijst met afbeeldingen en verantwoording

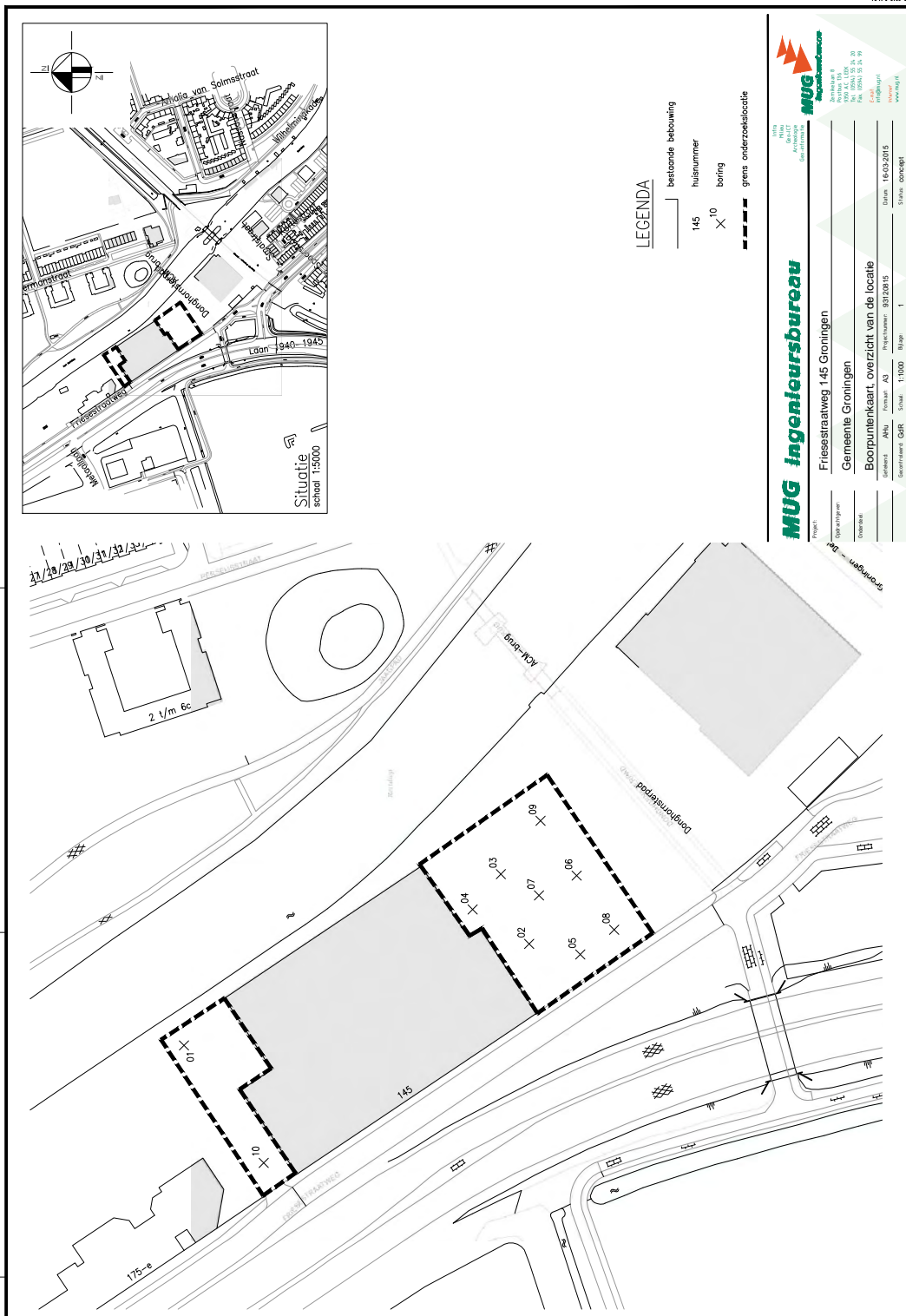
- Afbeelding 1 Topografische kaart met daarop het onderzoeksgebied (omcirkeld) en de omgeving (bron: *Topografische Dienst Nederland*)
- Afbeelding 2 Plankaart van de nieuwbouw op de locatie (bron: *UCA architects, november 2014*)
- Afbeelding 3 Kaart van Van Deventer, 1565, met het onderzoeksgebied binnen de rode cirkel (bron: *Gemeente Groningen*)
- Afbeelding 4 Vrij gedetailleerde kaart van het onderzoeksgebied in 1732. Het onderzoeksgebied ligt binnen de rode cirkel. Behalve een boerderij en twee huizen zijn er ook vier kalkovens afgebeeld (bron: *M. Schroor, De Atlas der Stadslanden van Groningen, 1724-1729, kaart 22, Groningen 1997*)
- Afbeelding 5 Uitsnede uit de monumentenkaart van gemeente Groningen met binnen het rode kader perceel Friesestraatweg 145 (bron: <http://fleximap.groningen.nl/gnmaps/monumenten/>)
- Afbeelding 6 Boring 5. Onder de bruine bouwvoor bevindt zich een pakket opgebracht geel vulzand. De boring werd gestaakt op een (beton)vloer

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage 1 Boorpuntenkaart

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

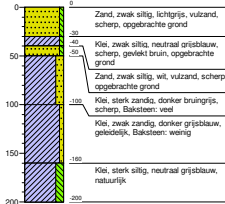


Bijlage 2 Boorprofielen

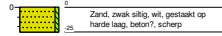
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



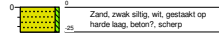
Boring: 1 NAP:



Boring: 2 NAP:



Boring: 3 NAP:



Boring: 4 NAP:



Boring: 5 NAP:



Boring: 6 NAP:



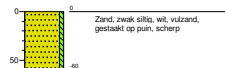
Boring: 7 NAP:



Boring: 8 NAP:



Boring: 9 NAP:



Boring: 10 NAP:



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Rapport: 20150913

Akoestisch onderzoek nieuw te realiseren
appartementengebouw aan de
Friesestraatweg 145 te Groningen

Datum: 29 juni 2015

Opdrachtgever:

Woldring United b.v.
Soephuisstraat 13
9712 BZ Groningen

Contactpersoon : dhr. M. Riegman

Uitgevoerd door:

Ingenieursbureau Spreen
Langakkers 28
9469 RA Schipborg
t: 050 4090290
f: 050 4090235
e: info@bureauspreen.nl

Contactpersoon : dhr. W. Spreen

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt doormiddel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de auteur.

[industrielawaai](#) | [bouwakoestiek](#) | [ruimteakoestiek](#) | [weg- railverkeerslawaai](#)

Langakkers 28 | 9469 RA Schipborg | T (050) 409 02 90 | F (050) 409 02 35 | info@bureauspreen.nl | www.bureauspreen.nl

IBAN NL05 RABO 0141 0287 50 | BTW NL193898251B01 | KvK 04085398

D opdrachten worden aanvaard conform de ONR2011.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding en doelstelling	4
1.2	Situatie	4
2	WEGVERKEERSLAWAAI	5
2.1	Wettelijk kader	5
2.1.1	Geluidszone	5
2.1.2	Artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012	5
2.1.3	Grenswaarden	6
2.2	Gehanteerde uitgangspunten	6
2.2.1	Verkeersgegevens	6
2.2.2	Rekenmodel	6
2.3	Geluidsbelasting wegverkeerslawaaï	7
2.3.1	Geluidsbelasting Metaallaan	7
2.3.2	Geluidsbelasting Friesestraatweg	7
2.3.3	Geluidsbelasting N370	7
2.3.4	Overweging maatregelen wegverkeerslawaaï	8
2.3.5	Hogere waarde of dove gevel	8
3	SPOORWEGLAWAAI	9
3.1	Wettelijk kader	9
3.1.1	Geluidszone	9
3.1.2	Grenswaarden	9
3.2	Gehanteerde uitgangspunten	10
3.2.1	Spoorgegevens	10
3.2.2	Rekenmodel	10
3.3	Geluidsbelasting spoorweglawaaï	10
4	HOGERE WAARDEN	10
4.1	Hogere waarde	10
4.2	Cumulatie (L_{CUM})	10
5	RESUME	12
5.1	Algemeen	12
5.2	Wegverkeerslawaaï	12
5.3	Spoorweglawaaï	12
5.4	Bron- en overdrachtsmaatregelen	12
5.5	Hogere waarden	12

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Figuren:

1. situatie
2. gevelaanzichten
3. 3D plot rekenmodel
4. wegen en kruisingen
5. spoorwegen
6. objecten en bodemgebieden
7. beoordelingspunten
8. geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)
9. geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art. 110g Wgh)
10. geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)
11. geluidsbelasting N370 (incl. aftrek art. 110g Wgh)
12. gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeerslawaai (excl. aftrek art. 110g Wgh)
13. geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Bijlagen:

1. verkeersgegevens
2. wegen
3. spoorwegen
4. objecten
5. beoordelingspunten
6. geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)
7. geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art. 110g Wgh)
8. geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)
9. gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeerslawaai (excl. aftrek art. 110g Wgh)
10. geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl
11. rekenparameters

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

In opdracht van Wolding United b.v. is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd voor een nieuw te realiseren appartementengebouw aan de Friesestraatweg 145 te Groningen.

Het appartementengebouw is gelegen binnen de geluidszones van de N370, de Metaallaan, de Friesestraatweg en de spoorlijn Groningen – Delfzijl. Daar het appartementengebouw binnen de geluidszones van wegen en spoorwegen is gelegen, dient te worden aangetoond dat de geluidsbelasting op de appartementen kan voldoen aan de grenswaarden conform de Wet geluidhinder.

De overige wegen in de nabije omgeving betreffen 30 km/h wegen en hebben van rechtswege geen zone. Indien deze wegen echter een relevante bijdrage leveren aan de geluidsbelasting, dient de geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen in het kader van goede ruimtelijke ordening wel te worden beschouwd. Vanwege de relatief geringe verkeersintensiteit en/of de afstand tot het pand Friesestraatweg 145 is de geluidsbelasting ten gevolge van de 30 km/h wegen in de nabije omgeving niet immisierelevant. De geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen is in dit onderzoek niet beschouwd.

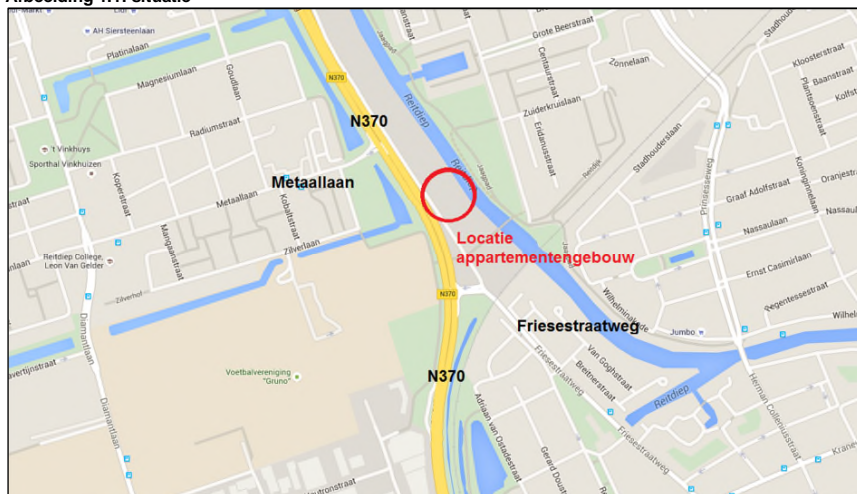
Ten slotte ligt het plan binnen de binnen zone de "voormalige" suikerfabrieken. De gemeente Groningen heeft echter aangegeven dat dit geen relevante bijdrage aan de geluidsbelasting levert en in het voorliggend akoestisch onderzoek niet beschouwd hoeft te worden.

Het doel van dit onderzoek is de geluidsbelasting weg- en spoorweglawaai op het appartementengebouw inzichtelijk te maken en te toetsen aan de grenswaarden conform de Wet Geluidhinder.

1.2 Situatie

In afbeelding 1.1 is situatie met de locatie van het appartementengebouw weergegeven. In figuur 2 zijn de gevelaanzichten weergegeven.

Afbeelding 1.1: situatie



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



2 WEGVERKEERSLAWAAI

2.1 Wettelijk kader

2.1.1 Geluidszone

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen de van rechtswege aanwezige zone van een weg. Conform de Wet geluidhinder heeft elke weg een zone. Op basis van art. 74 Wgh zijn de onderstaande wegen hiervan uitgezonderd:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Onderstaand zijn deze zonebreedtes (conform art. 74 Wgh) aangegeven:

- a. in stedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit één of twee rijstroken: 200 meter.
- b. in buitenstedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 3. voor een weg, bestaande uit één of twee rijstroken: 250 meter.

Art. 74 Wgh spreekt over stedelijk en buitenstedelijk gebied en niet over binnen en buiten de bebouwde kom. Een zone van een auto(snel)weg is altijd buitenstedelijk ongeacht of de zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt.

De afstanden zoals weergegeven worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De N370 betreft ter hoogte van het plangebied buitenstedelijke weg met vier rijstroken en heeft een zone van 350 meter. De Metaallaan en de Friesestraatweg betreffen ter hoogte van het plangebied binnenstedelijke wegen met twee rijstroken en hebben een zone van 200 meter. Aan de uiteinden van deze wegen loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg. Het bouwplan is geheel binnen deze zones gelegen.

2.1.2 Artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt tot 1 juli 2018:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d. 5 dB voor de overige wegen;
- e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

De wettelijke rijsnelheid op de Metaallaan en de Friesestraatweg bedraagt 50 km/h waarvoor een aftrek van 5 dB is gehanteerd. Deze aftrek is in de berekeningen verdisconteerd in de vorm van een groepsreductie. De wettelijke rijsnelheid op de N370 bedraagt 70 km/h. Hiervoor is in eerste instantie

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



de geluidsbelasting exclusief aftrek berekend, waarna afhankelijk van de geluidsbelasting een aftrek van 2, 3 of 4 dB is gehanteerd.

2.1.3 Grenswaarden

Bij de realisatie van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen moeten de wettelijke grenswaarden in acht worden genomen. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt $L_{den} = 48$ dB.

Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet er onderzoek worden gedaan naar mogelijke bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Zijn maatregelen niet mogelijk dan kunnen Burgemeester en Wethouders ontheffing van de voorkeursgrenswaarde verlenen. Hierbij kan voor nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied een hogere waarde van ten hoogste 53 dB worden vastgesteld en in binnenstedelijk gebied een hogere waarde van ten hoogste 63 dB.

Vanwege het feit dat de N370 een autoweg betreft, dient het plangebied ten opzichte van deze weg als buitenstedelijk gebied te worden aangemerkt. In de Wet geluidhinder is in artikel 1 de definitie van stedelijk gebied aangegeven, namelijk:

stedelijk gebied: gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of een autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

Voor de N370 kan er vanwege het bovenstaande een hogere waarde tot maximaal 53 dB worden vastgesteld.

Ten opzichte van de Metaallaan en de Friesestraatweg betreft het plangebied binnenstedelijk gebied en kan er een hogere waarde tot maximaal 63 dB worden vastgesteld. De gemeente dient het vaststellen van de hogere waarde met eigen argumenten te motiveren en de vastgestelde hogere waardes zo snel mogelijk inschrijven in het kadaster.

2.2 Gehanteerde uitgangspunten

2.2.1 Verkeersgegevens

Bij het berekenen van de geluidsbelasting dient rekening te worden gehouden met de situatie 10 jaar na realisatie van het plan (2025). Door de gemeente Groningen zijn de verkeersgegevens uit het verkeersmodel Groningen Plus 2014 aangeleverd met de werkdagintensiteiten voor het jaar 2030 (zie bijlage 1).

Daar in het model ook toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen, zijn deze verkeersintensiteiten in dit onderzoek niet geïnterpoleerd naar het jaar 2025 (worst case). Bij de berekeningen wegverkeerslawaai dient te worden uitgegaan van de weekdagintensiteiten. Deze zijn vastgesteld door de werkdagintensiteiten te vermenigvuldigen met de factor 0,91 (zie bijlage 1). De overige gegevens (snelheden, wegdektypes en voertuigverdelingen) zijn afgeleid van het akoestisch rekenmodel dat tevens is verstrekt door de gemeente Groningen. Hierbij is alleen het wegdek op de N370 ten zuiden van de aansluiting met de Friesestraatweg gewijzigd in een dunne deklaag A. In figuur 4 en bijlage 2 zijn alle gehanteerde verkeersgegevens weergegeven.

2.2.2 Rekenmodel

Voor het berekenen van de geluidsbelasting is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V3.0 van DGMR. De harde bodemgebieden zijn als zodanig in het rekenmodel ingevoerd (zie figuur 6). De overige gebieden zijn akoestisch zacht verondersteld (bodemfactor 1,0).

De geluidsbelasting is, afhankelijk van de hoogte van de gebouwen, berekend op 1,5 m, 5,0 m, 10,0 m, 15 m, 20 m, 25 m, 30 m, 35 m en 40 m boven maaiveld. De geluidsbelasting is berekend als een invallend geluidsniveau (zonder gevelreflectie).

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



De onderdoorgang aan de westzijde van het appartementengebouw is gemodelleerd aan de hand van een zwevend object (zie bijlage 4). De afscherming van de schuine daken is gemodelleerd aan de hand van geluidsschermen, waarbij de binnenzijde als niet reflecterend is ingevoerd. De invoergegevens zijn weergegeven in de figuren en bijlagen. In figuur 3 is een 3D plot van het akoestisch rekenmodel weergegeven.

2.3 Geluidsbelasting wegverkeerslawai

2.3.1 Geluidsbelasting Metaallaan

De geluidsbelasting ten gevolge van de Metaallaan is weergegeven in figuur 8 en bijlage 6. De geluidsbelasting ten gevolge van de Metaallaan bedraagt ten hoogste $L_{den} = 39$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh). Daar de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) zijn er ten gevolge van deze weg geen bouwbeperkingen.

2.3.2 Geluidsbelasting Friesestraatweg

De geluidsbelasting ten gevolge van de Friesestraatweg is weergegeven in figuur 9 en bijlage 7. De geluidsbelasting ten gevolge van de Friesestraatweg bedraagt ten hoogste $L_{den} = 42$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh). Daar de geluidsbelasting niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) zijn er ten gevolge van deze weg geen bouwbeperkingen.

2.3.3 Geluidsbelasting N370

Daar de wettelijke rijsnelheid 70 km/h bedraagt op de N370, is de aftrek art. 110g Wgh afhankelijk van de optredende geluidsbelasting. Daarom is in dit onderzoek eerst de geluidsbelasting exclusief aftrek berekend (zie figuur 10 en bijlage 8). Vervolgens is hierop de onderstaande aftrek toegepast:

$L_{den} < 56$ dB → aftrek 2 dB;
 $L_{den} = 56$ dB → aftrek 3 dB;
 $L_{den} = 57$ dB → aftrek 4 dB;
 $L_{den} > 57$ dB → aftrek 2 dB.

De geluidsbelastingen inclusief de bovenstaande aftrek zijn weergegeven in figuur 11. De berekende maatgevende geluidsbelastingen (incl. aftrek art. 110g Wgh) ten gevolge van de N370 zijn samengevat in tabel 2.1. Indien de geluidsbelasting in groen is aangegeven voldoet deze aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geel aangegeven geluidsbelasting voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde, maar bedraagt ook niet meer dan de grenswaarde. Hiervoor kan gemotiveerd een hogere waarde worden vastgesteld. Indien de geluidsbelasting rood is weergegeven bedraagt de geluidsbelasting meer dan de grenswaarde en kan er voor deze gevel geen hogere waarde worden vastgesteld.

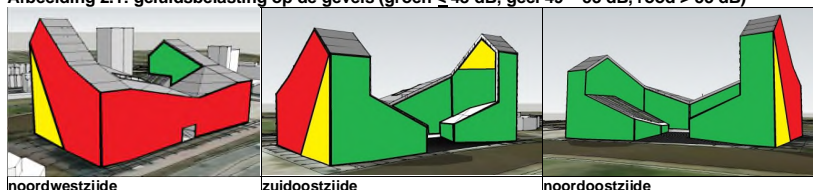
tabel 2.1: maatgevende geluidsbelasting ten gevolge van de N370 (incl. aftrek art. 110g Wgh)

weg	berekende maatgevende geluidsbelasting in dB (incl. aftrek art. 110g Wgh)				
	Zuidgevel	Westgevel	Noordgevel	Binnengevels hoogbouw noord	Overige gevels
N370	61	67	62	53	48

In afbeelding 2.1 is grafisch globaal aangegeven op welke gevels voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, voor welke gevels er een hogere waarde moet worden vastgesteld en op welke gevels de grenswaarde wordt overschreden

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Afbeelding 2.1: geluidsbelasting op de gevels (groen < 48 dB, geel 49 – 53 dB, rood > 53 dB)



De bovenstaande afbeeldingen zijn indicatief. Bij de toetsing van de geluidwering aan het Bouwbesluit zal de geluidsbelasting op detailniveau worden berekend.

Daar de geluidsbelasting meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dienen bron- en/of overdrachtsmaatregelen te worden overwogen.

2.3.4 Overweging maatregelen wegverkeerslawaai

Op het wegvak van de N370 ten zuiden van de kruising met de Friesestraatweg is reeds uitgegaan van een stil type wegdek dunne deklaag A. Op het wegvak van de N370 ten noorden van deze kruising zou in het kader van het Actieplan wegverkeerslawaai 2^e tranche ook stil asfalt worden aangebracht. De gemeente Groningen heeft aangegeven dat hierover echter nog geen standpunt is ingenomen en dat hiermee nog geen rekening kan worden gehouden.

Daar het hoogbouw betreft zijn overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen niet doelmatig.

2.3.5 Hogere waarde of dove gevel

Indien het bevoegd gezag bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig acht, dient er ten gevolge van de N370 voor de gevels met een geluidsbelasting van meer dan 48 dB, maar niet meer dan 53 dB een hogere waarde te worden vastgesteld.

De gevels met een geluidsbelasting van meer dan 53 dB dienen te worden uitgevoerd als een zogenaamde "dove gevel". Een "dove gevel" betreft namelijk geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). *Een dove gevel betreft:*

- a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en een zodanig goede geluidwering heeft dat het binnenniveau achter de gevel ten minste gelijk is aan of lager is dan 33 dB vanwege weg- en spoorwegverkeer en 35 dB(A) vanwege industrielawaai, of
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Ook kan worden overwogen de gevels te voorzien van een vliesgevel of een coulissenscherm.

Een vliesgevel betreft een dubbele gevel waarbij de buitenste schil de functie van geluidsscherm heeft. De binnenste schil is de feitelijke woninggevel. De geluidsbelastingen ter plaatse van de feitelijke woninggevel wordt dusdanig laag dat voldaan kan worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Een coulissenscherm betreft verticale geluidsabsorberende schermen haaks op de gevel, waarmee de geluidsbelasting op de woninggevels kan worden gereduceerd tot de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



3 SPOORWEGLAWAAI

3.1 Wettelijk kader

3.1.1 Geluidszone

Op 1 juli 2012 is de wijziging van de Wet Milieubeheer met betrekking tot de invoering van de geluidproductieplafonds voor rijksinfrastructuur (Swung 1) in werking getreden. De invoering van Geluidproductieplafonds Rijksinfrastructuur bevat de toevoeging van een hoofdstuk Geluid (hoofdstuk 11) aan de Wet milieubeheer. Alle geluidproductieplafonds en de bijbehorende brongegevens zijn opgenomen in het geluidregister.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen de van rechtswege aanwezige zone van een spoorweg. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a van het Besluit geluidhinder omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk de hoogte van het geluidproductieplafond.

Bij spoorweglawaai gelden de zones op basis van de GPP's (art.1.4a besluit geluidhinder). Zie onderstaande.

1. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in onderstaande tabel, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt.

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Het geluidsproductieplafond ter hoogte van het plangebied bedraagt 62 dB, hetgeen resulteert in een zonebreedte van 300 meter. Het appartementengebouw is geheel binnen deze zone gelegen.

3.1.2 Grenswaarden

Zoals aangegeven is op 1 juli 2012 de wijziging van de Wet Milieubeheer met betrekking tot de invoering van de geluidproductieplafonds voor rijks infrastructuur (Swung 1) in werking getreden. De nieuwe regels komen, wat de rijks infrastructuur betreft, in plaats van de huidige regels omtrent de aanleg en reconstructie van een weg en de aanleg of wijziging van een spoorweg. Zij hebben geen betrekking op de bouw van geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds. Daarop blijven voor de beoordeling van geluidhinder vooralsnog de bestaande regels van de Wet geluidhinder, met enkele noodzakelijke aanpassingen, van toepassing.

Met betrekking tot de nieuwe appartementen is er geen sprake van aanleg of reconstructie. Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is daarom niet van toepassing. Bij de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn Groningen-Delfzijl dient echter wel gebruik te worden gemaakt van het geluidsregister van Prorail.

Bij de realisatie van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen moeten de wettelijke grenswaarden in acht worden genomen. De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bedraagt voor woningen 55 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet er onderzoek worden gedaan naar mogelijke bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Zijn maatregelen niet mogelijk dan kunnen Burgemeester en Wethouders ontheffing van de voorkeursgrenswaarde verlenen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Indien met maatregelen niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB kan er in binnenstedelijk gebied een hogere waarde worden verleend tot 68 dB. De gemeente dient het vaststellen van de hogere waarde met eigen argumenten te motiveren en de vastgestelde hogere waarden zo snel mogelijk inschrijven in het kadaster.

3.2 Gehanteerde uitgangspunten

3.2.1 Spoorgegevens

De in dit onderzoek gehanteerde brongegevens van de spoorlijn zijn ontleend aan het geluidsregister van Prorail (versie 1.24.0). De spoorgegevens zijn in figuur 5 en bijlage 3 weergegeven.

3.2.2 Rekenmodel

Voor het berekenen van de geluidsbelasting is gebruik gemaakt van hetzelfde model als voor het wegverkeerslawaai. In het rekenmodel is onder de spoorbanen conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 een zacht bodemgebied gehanteerd.

3.3 Geluidsbelasting spoorweglawaai

De geluidsbelastingen ten gevolge van de spoorlijn Groningen-Delfzijl zijn weergegeven in figuur 13 en bijlage 10. De berekende geluidsbelasting op de maatgevende (zuid)gevel bedraagt ten hoogste $L_{den} = 53$ dB. Daar de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet wordt overschreden zijn er met betrekking tot het aspect spoorweglawaai geen bouwbeperkingen.

4 HOGERE WAARDEN

4.1 Hogere waarde

Indien het bevoegd gezag bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig acht, dient het college van B&W van de gemeente Groningen te worden verzocht voor de nieuw te realiseren appartementengebouw hogere waarden vast te stellen. De vast te stellen hogere waarde betreft ten hoogste $L_{den} = 53$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) ten gevolge van de N370.

De gevels met een hogere geluidsbelasting dan 53 dB dienen te worden uitgevoerd als een zogenaamde "dove gevel". Als alternatief kan er worden gekozen voor een vliesgevel of een coulissenscherm.

Het wegverkeerslawaai betreft hier de maatgevende geluidsbron. Bij de toetsing van de geluidwering dient daarom rekening te worden gehouden met de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai exclusief aftrek art. 110g Wgh. Deze geluidsbelastingen zijn weergegeven in figuur 12 en bijlage 9.

4.2 Cumulatie (L_{cum})

In hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is aangegeven dat rekening dient te worden gehouden met de cumulatieve geluidsbelasting indien er sprake is van een relevante blootstelling door meerdere bronnen. Alleen kent de Wet geluidhinder geen maximale ontheffingswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

Eerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door meerdere bronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



De voorkeursgrenswaarde wordt alleen door de N370 overschreden. Met betrekking tot de in dit onderzoek beschouwde geluidsbronnen is een analyse van de gecumuleerde geluidsbelasting (L_{CUM}) niet van toepassing. Zoals aangegeven ligt het plan nog wel binnen de binnen zone de "voormalige" suikerfabrieken. De gemeente Groningen heeft echter aangegeven dat dit geen relevante bijdrage aan de geluidsbelasting levert en zal daarom redelijkerwijs ook geen relevante bijdrage leveren aan de gecumuleerde geluidsbelasting.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



5 RESUME

5.1 Algemeen

In opdracht van Woldring United b.v. is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd voor een nieuw te realiseren appartementengebouw aan de Friesestraatweg 145 te Groningen.

Het appartementengebouw is gelegen binnen de geluidszones van de N370, de Metaallaan, de Friesestraatweg en de spoorlijn Groningen – Delfzijl. Daar het appartementengebouw binnen de geluidszones van wegen en spoorwegen is gelegen, dient te worden aangetoond dat de geluidsbelasting op de appartementen kan voldoen aan de grenswaarden conform de Wet geluidhinder.

5.2 Wegverkeerslawaai

De geluidsbelasting ten gevolge van de Metaallaan bedraagt $L_{den} = 39$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh), waarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van de Friesestraatweg bedraagt $L_{den} = 42$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh), waarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van N370 bedraagt op de oostgevels en de lagere gevels langs het binnenterrein niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).

Op de overige gevels varieert de geluidsbelasting van 48 dB t/m 67 dB. Voor de gevels met een geluidsbelasting van 48 dB t/m 53 dB dient een hogere waarde te worden vastgesteld. De gevels met een hogere geluidsbelasting dan 53 dB dienen te worden uitgevoerd als een zogenaamde "dove gevel". Als alternatief kan er worden gekozen voor een vliesgevel of een coulissenscherm.

5.3 Spoorweglawaai

De geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn Groningen-Delfzijl bedraagt op de maatgevende gevel ten hoogste $L_{den} = 53$ dB, waarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 55$ dB.

5.4 Bron- en overdrachtsmaatregelen

Daar de geluidsbelasting ten gevolge van N370 meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en tevens meer dan de grenswaarde van 53 dB, zijn in dit onderzoek bron- en/of overdrachtsmaatregelen overwogen. Hieruit volgt dat bron- en overdrachtsmaatregelen redelijkerwijs niet doelmatig en efficiënt kunnen worden uitgevoerd.

5.5 Hogere waarden

Indien het bevoegd gezag bron- en overdrachtsmaatregelen niet doelmatig acht, dient het college van B&W van de gemeente Groningen te worden verzocht voor de nieuw te realiseren appartementen een hogere waarde van $L_{den} = 53$ dB (incl. aftrek art. 110g Wgh) ten gevolge van de N370 vast te stellen.

Bij de toetsing van de geluidwering dient rekening te worden gehouden met de in dit onderzoek berekende gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai exclusief aftrek art. 110g Wgh.

Ingenieursbureau Spreen

W. Spreen

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



FIGUREN

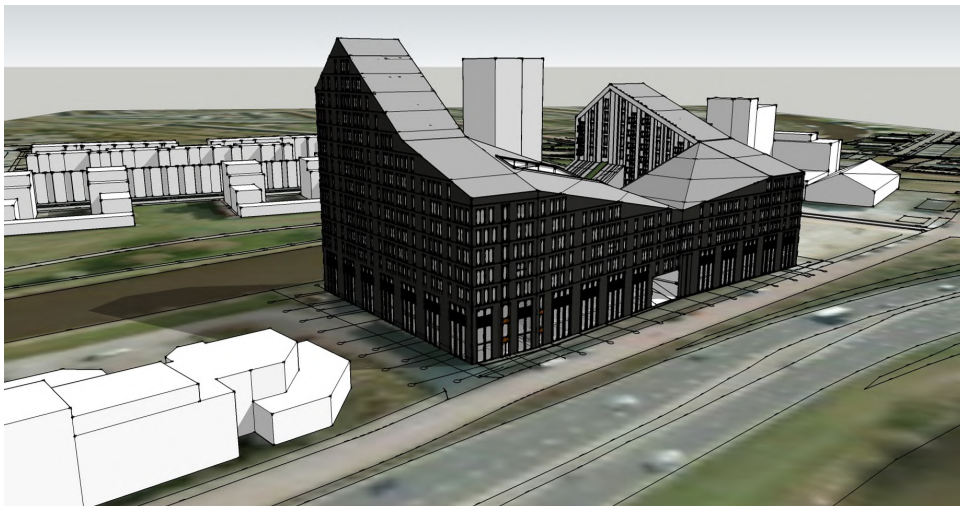
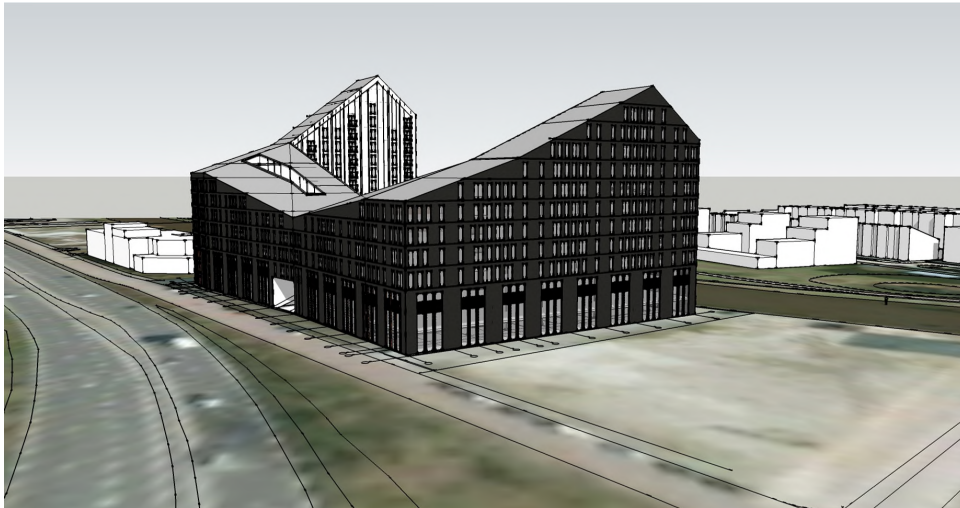
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

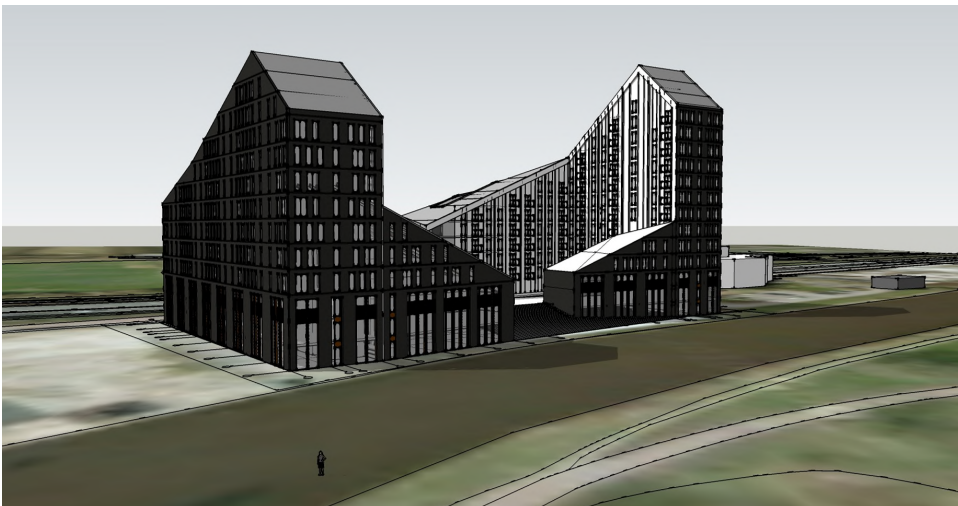
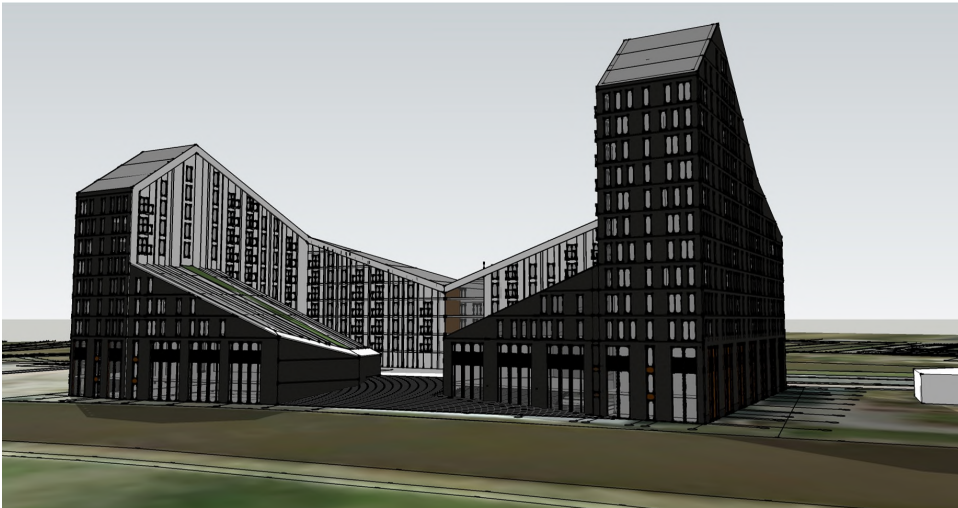
Figuur 1
Situatie



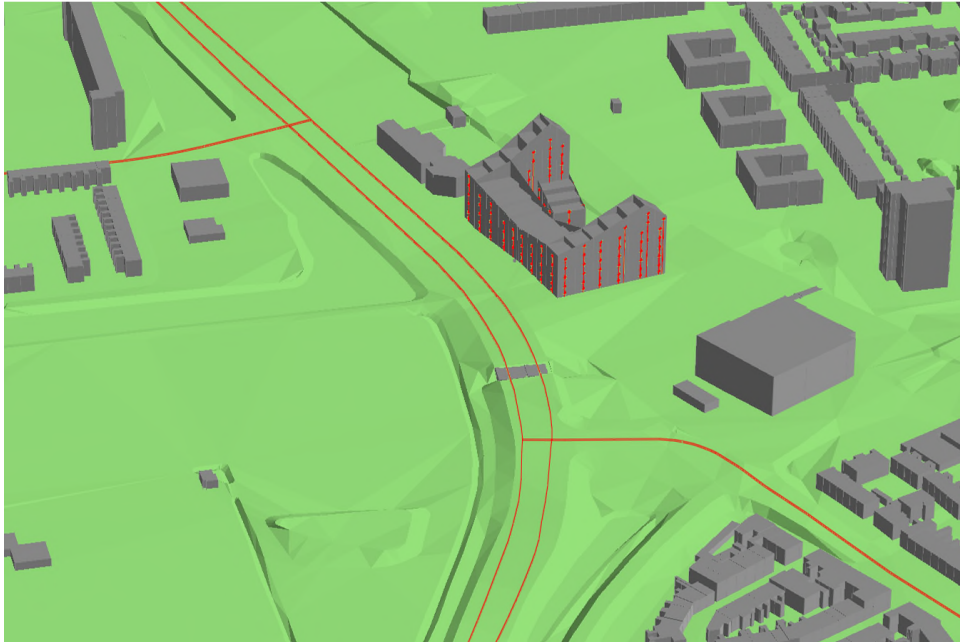
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

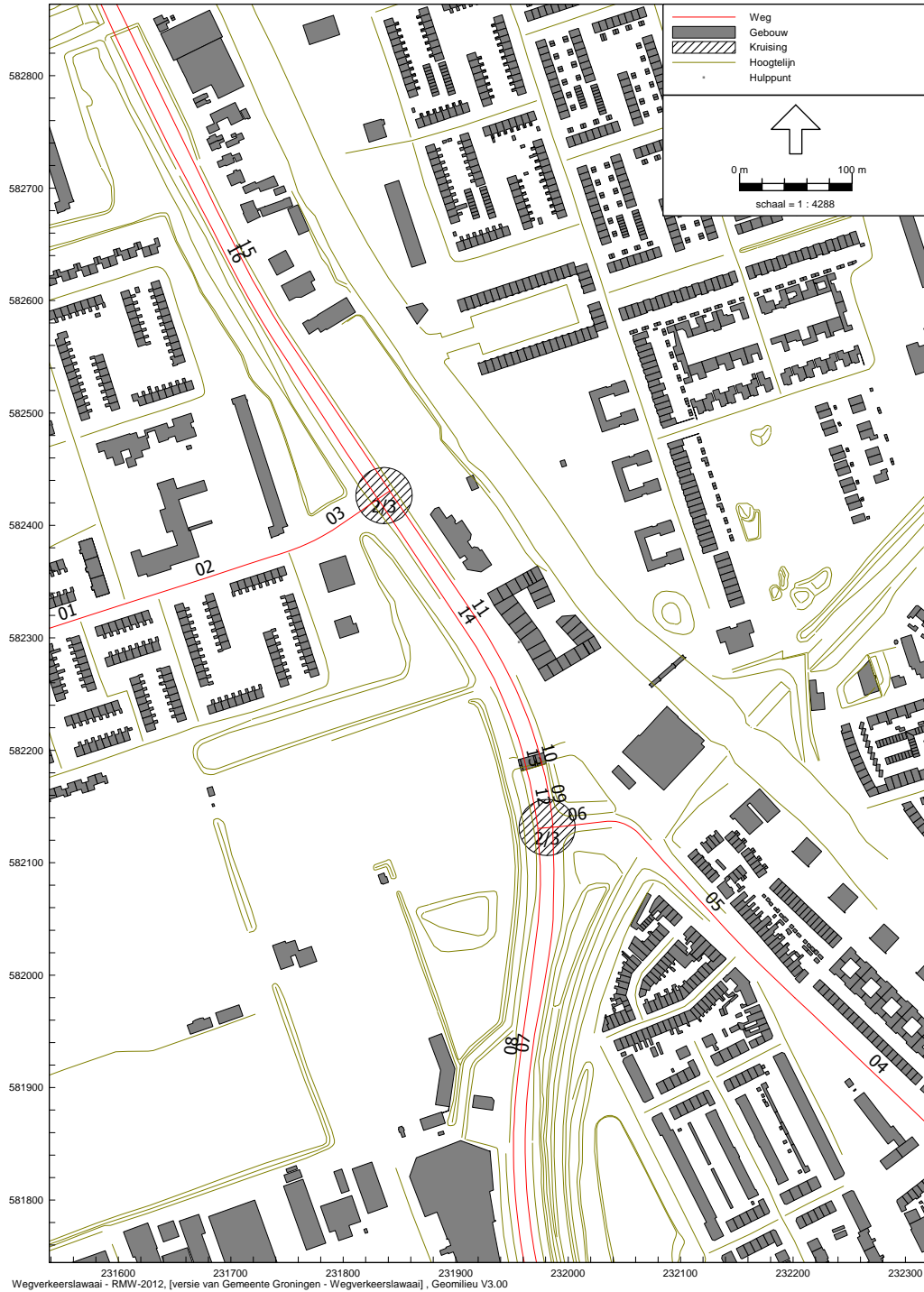


Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 4

Wegen en kruisingen



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

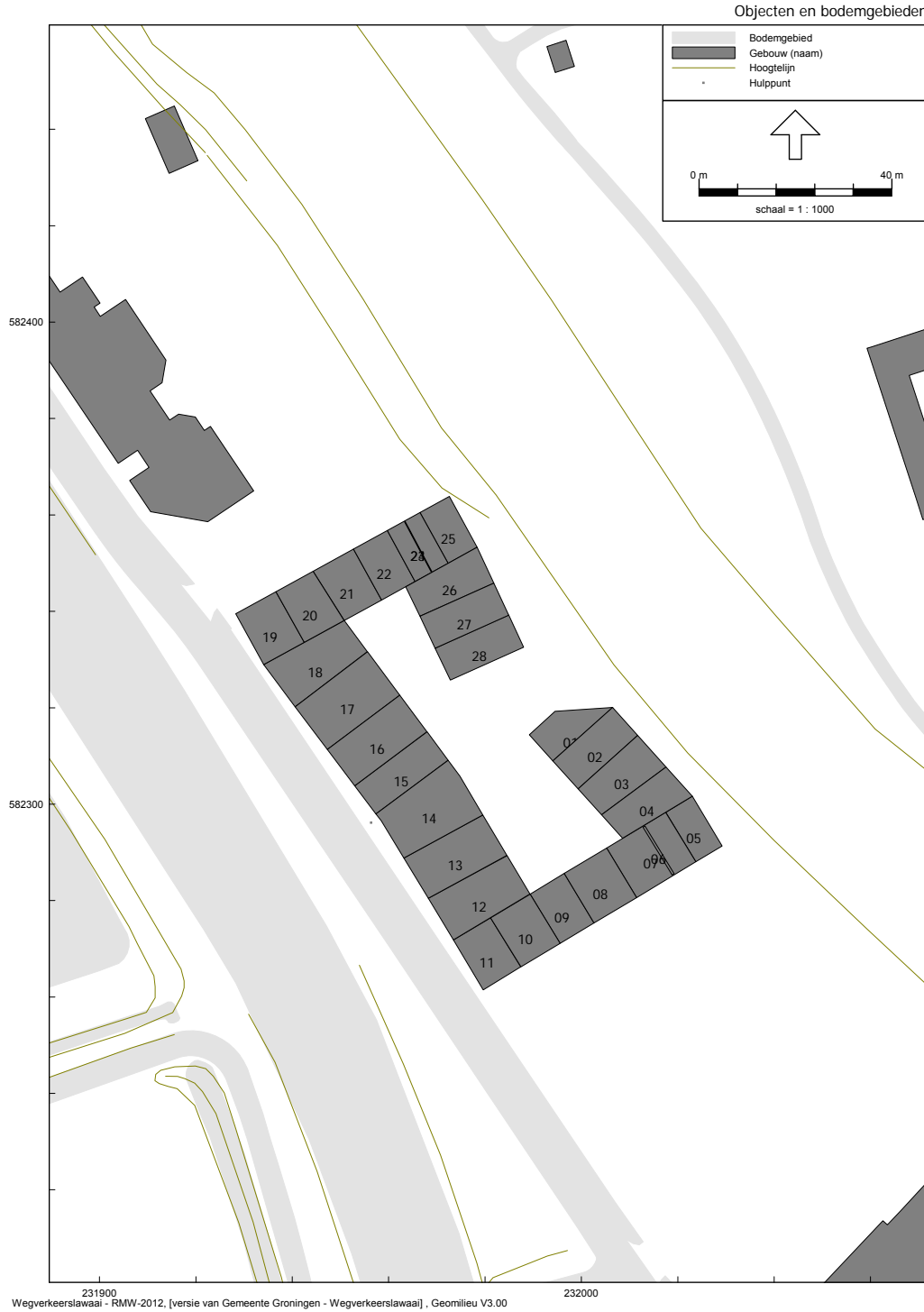
Figuur 5
Spoorwegen



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 6

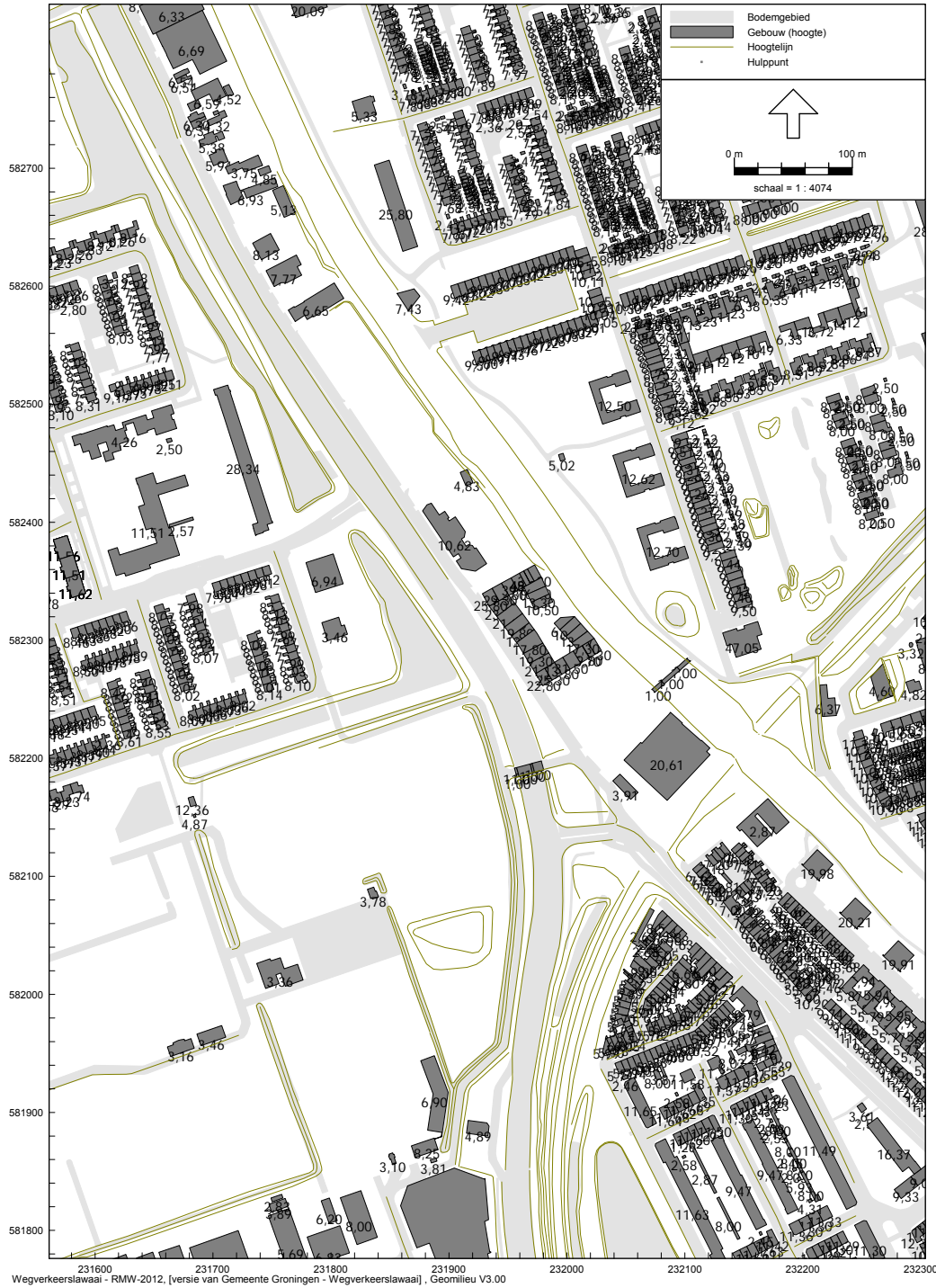


Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 6

Objecten en bodemgebieden



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 7
Beoordelingspunten



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

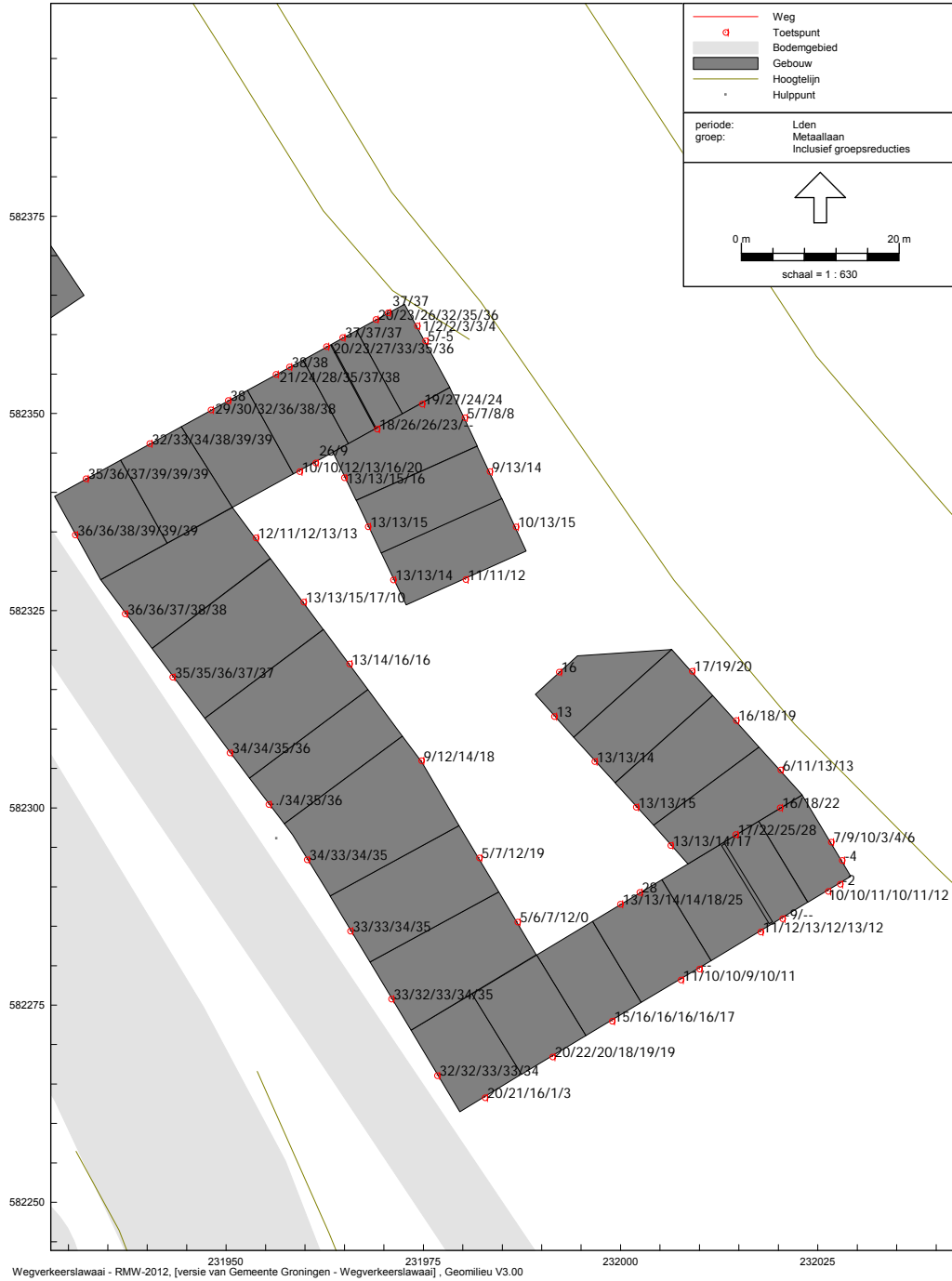
Ingenieursbureau Spreen

Figuur 8

Geluidsbelasting Metaalaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m

Ho = 30 m / 35 m / 40 m



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

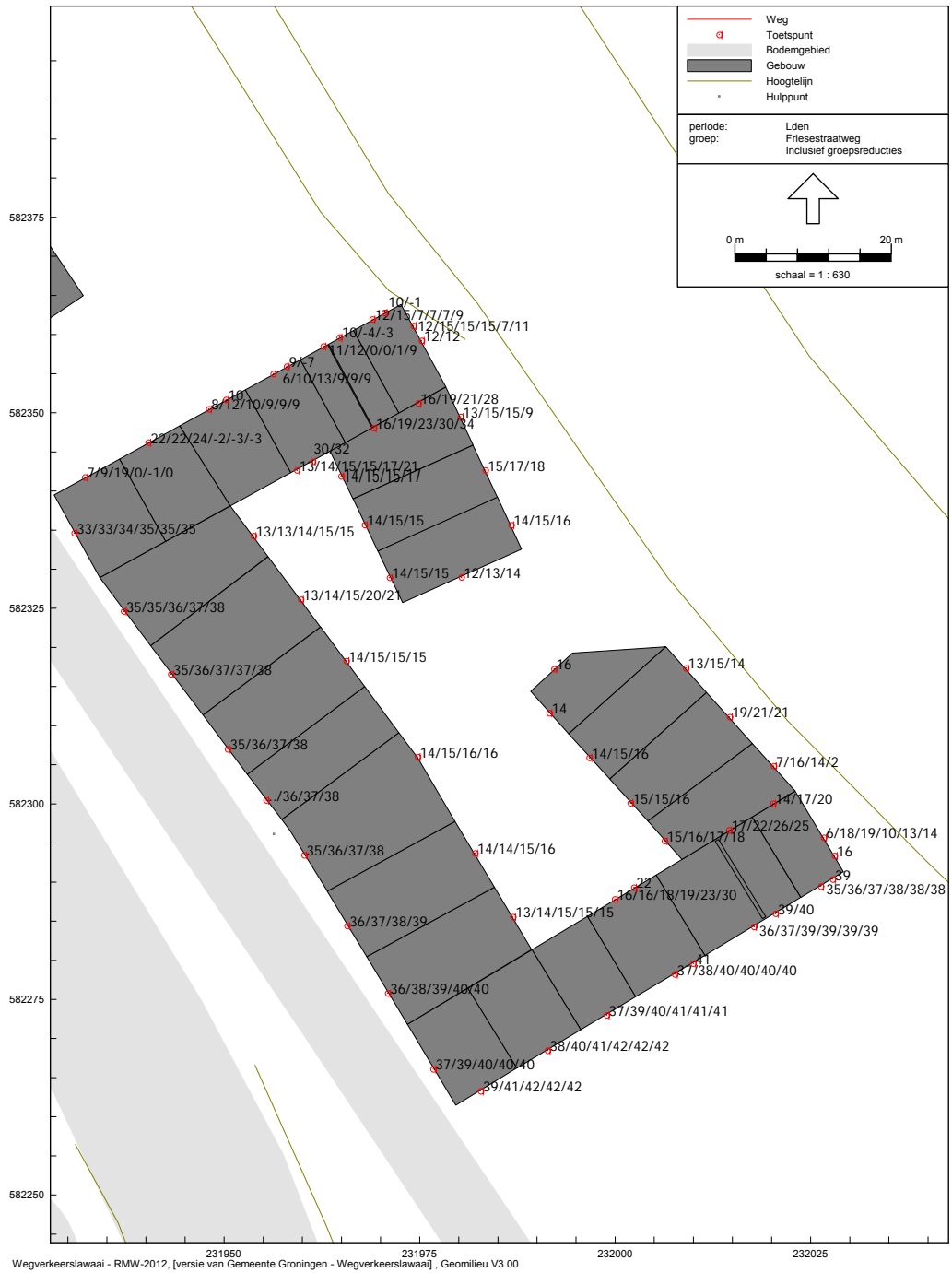
Ingenieursbureau Spreen

Figuur 9

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m

Ho = 30 m / 35 m / 40 m

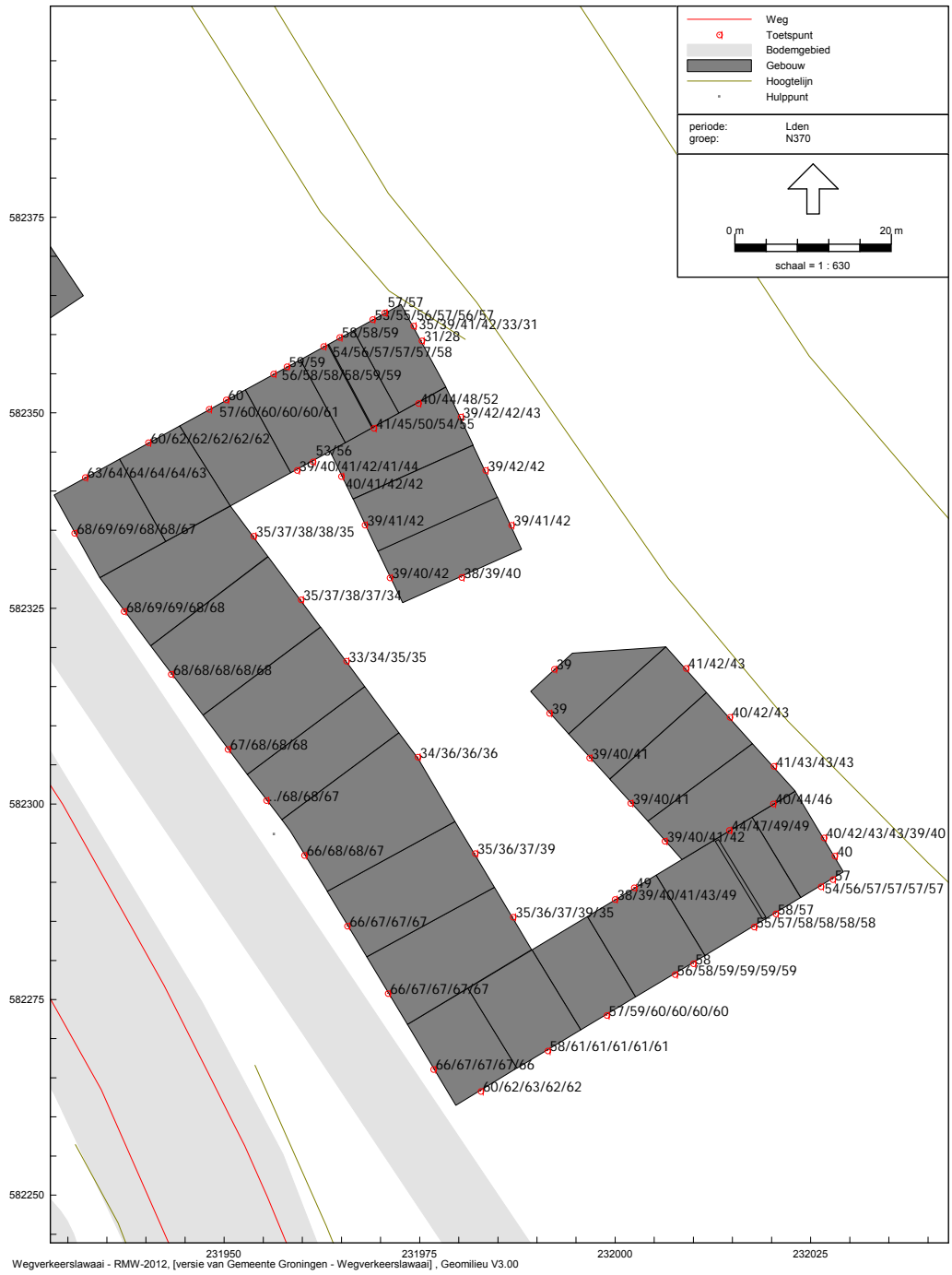


Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 10

Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)
 Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m
 Ho = 30 m / 35 m / 40 m

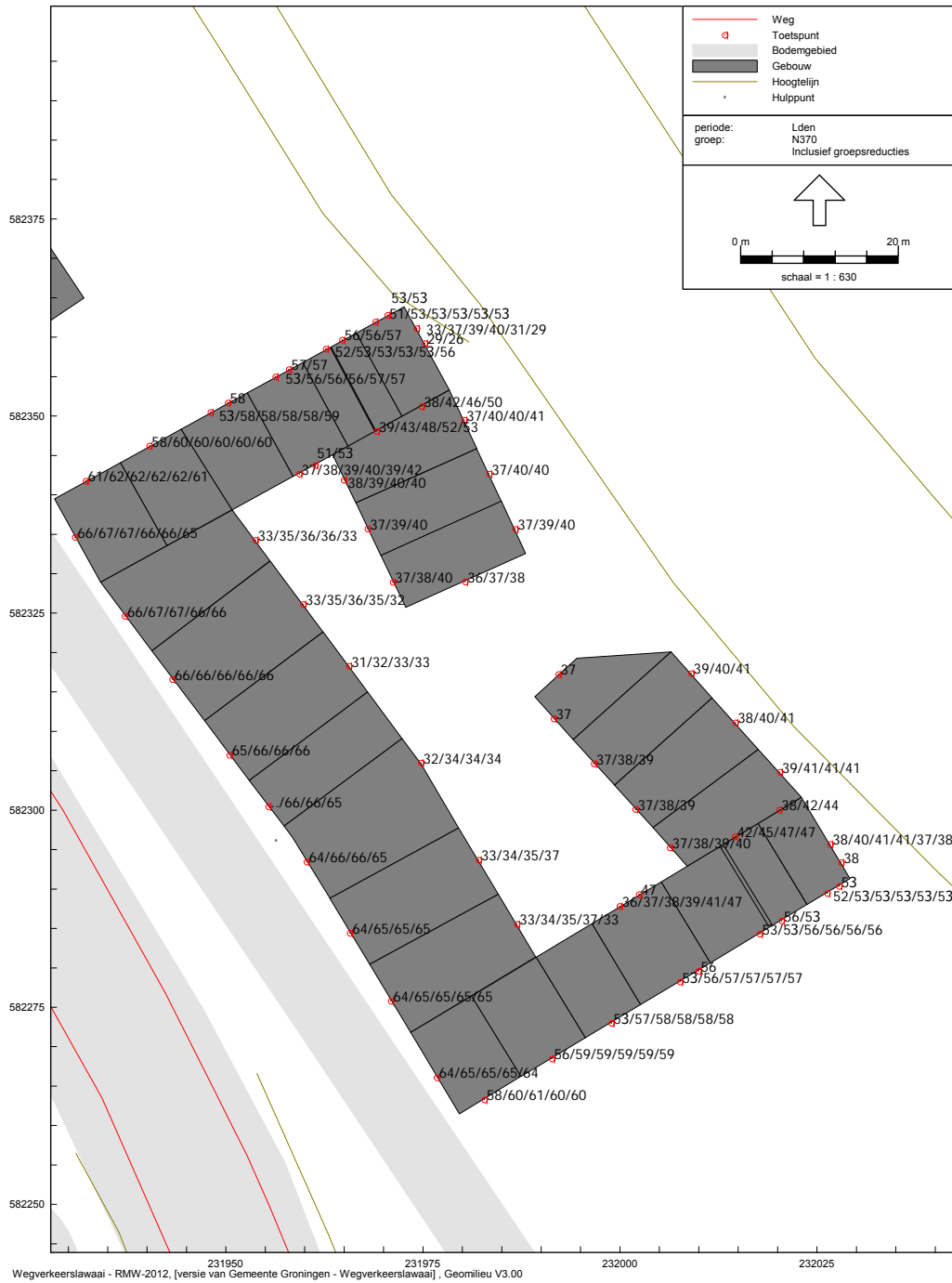


Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Figuur 11

Geluidsbelasting N370 (incl. aftrek art. 110g Wgh)
 Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m
 Ho = 30 m / 35 m / 40 m



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

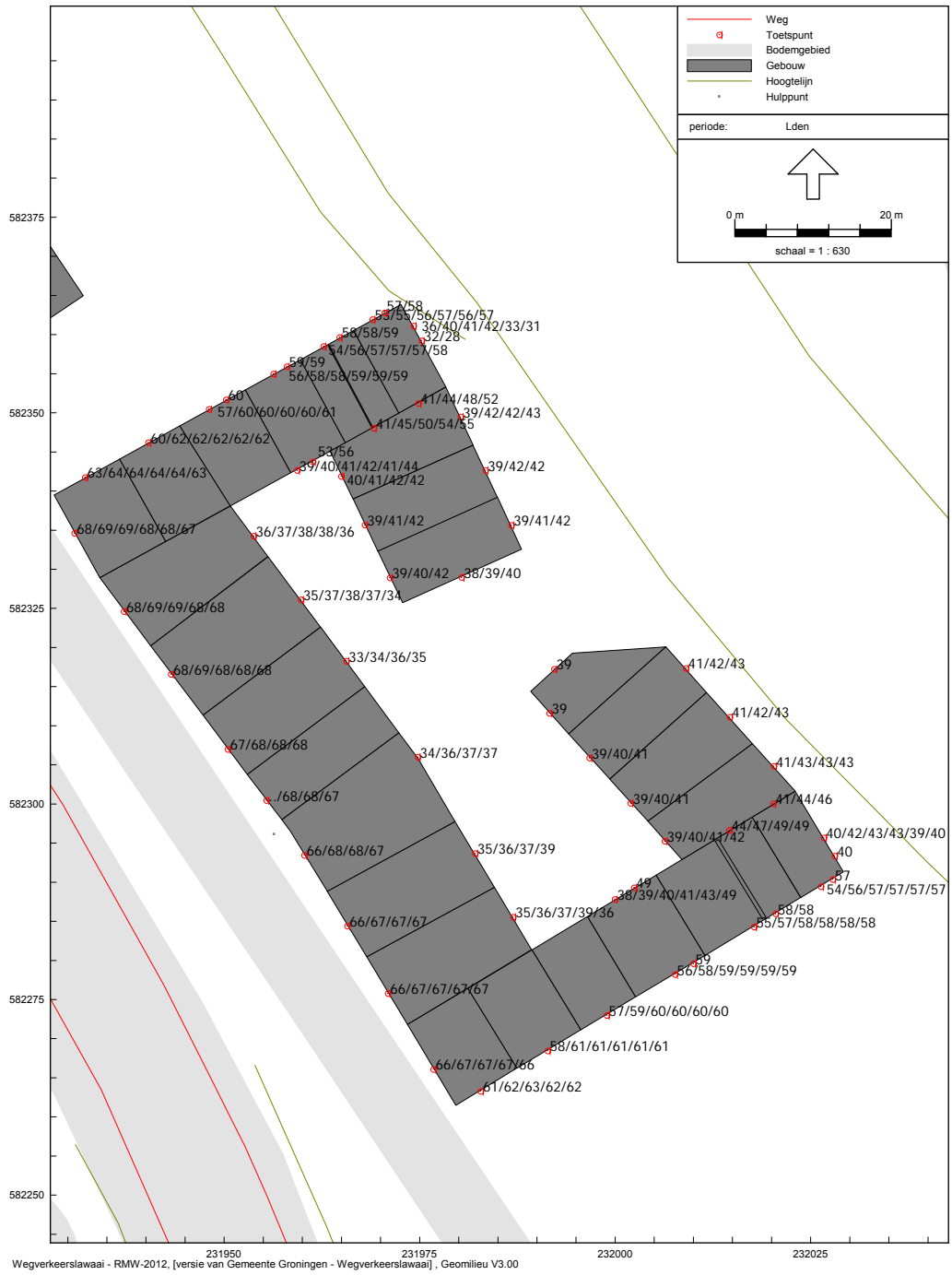
Ingenieursbureau Spreen

Figuur 12

Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeerslawaai (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m

Ho = 30 m / 35 m / 40 m



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

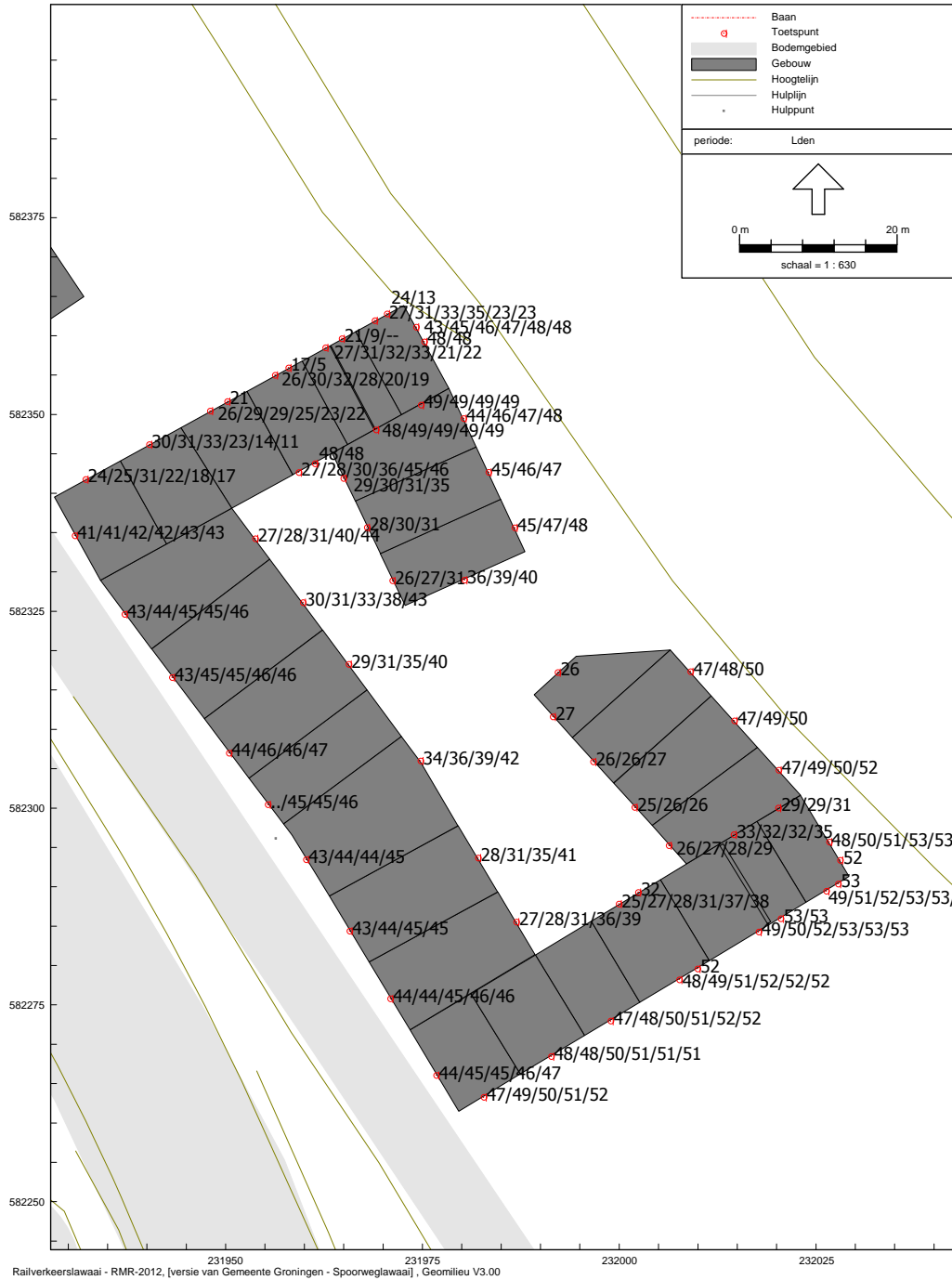
Ingenieursbureau Spreen

Figuur 13

Geluidsbelasting spoorweglawaai

Ho = 1,5 m / 5,0 m / 10,0 m / 15,0 m / 20,0 m / 25 m

Ho = 30 m / 35 m / 40 m



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



BIJLAGEN

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

nr	Naam	Van	Naar	mvt/werkdag	mvt weekdag 91%
1	Metaallaan	Kaliumstraat	Goudlaan	1900	1729
2	Metaallaan	Goudlaan	Metaallaan	5400	4914
3	Metaallaan	Metaallaan	N370	5900	5369
4	Friesestaatweg	Jan van Goyenstraat	Van Goghstraat	4300	3913
5	Friesestaatweg	Van Goghstraat	Friesestraatweg	5400	4914
6	Friesestaatweg	Friesestraatweg	N370	6500	5915
7	N370	Hoendiep	Friesestraatweg	21800	19838
8	N370	Friesestraatweg	Hoendiep	16300	14833
9-11	N370	Friesestraatweg	Metaallaan	23300	21203
12-14	N370	Metaallaan	Friesestraatweg	17400	15834
15	N370	Metaallaan	Siersteenlaan	20500	18655
16	N370	Siersteenlaan	Metaallaan	15300	13923

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 2
Wegen

Model: Wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))
01	Metaallaan	W4a	SMA-NL5	50	50	50	50	50
02	Metaallaan	W4a	SMA-NL5	50	50	50	50	50
03	Metaallaan	W4a	SMA-NL5	50	50	50	50	50
04	Friesestraatweg	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
05	Friesestraatweg	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
06	Friesestraatweg	W0	Referentiewegdek	50	50	50	50	50
07	N370 (Hoendiep - Friesestraatweg)	W11	Dunne deklagen A	70	70	70	70	70
08	N370 (Friesestraatweg - Hoendiep)	W11	Dunne deklagen A	70	70	70	70	70
09	N370 (Friesestraatweg - Metaallaan)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
10	N370 (Friesestraatweg - Metaallaan)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
11	N370 (Friesestraatweg - Metaallaan)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
12	N370 (Metaallaan - Friesestraatweg)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
13	N370 (Metaallaan - Friesestraatweg)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
14	N370 (Metaallaan - Friesestraatweg)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
15	N370 (Metaallaan - Siersteenlaan)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70
16	N370 (Siersteenlaan - Metaallaan)	W0	Referentiewegdek	70	70	70	70	70

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 2
Wegen

Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)
01	50	50	50	50	1729,00	6,65	3,70	0,68	87,40	90,87	87,71	10,64
02	50	50	50	50	4914,00	6,66	3,68	0,67	90,62	94,15	91,93	7,01
03	50	50	50	50	5369,00	6,66	3,68	0,67	90,70	94,26	92,07	6,90
04	50	50	50	50	3913,00	6,62	3,49	0,83	86,28	92,54	88,11	9,66
05	50	50	50	50	4914,00	6,61	3,52	0,83	87,89	93,50	89,55	8,50
06	50	50	50	50	5915,00	6,61	3,52	0,83	88,34	93,73	89,94	8,20
07	70	70	70	70	19838,00	6,63	3,31	0,90	93,08	96,72	90,04	4,33
08	70	70	70	70	14833,00	6,63	3,31	0,90	93,08	96,72	90,04	4,33
09	70	70	70	70	21203,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
10	70	70	70	70	21203,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
11	70	70	70	70	21203,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
12	70	70	70	70	15834,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
13	70	70	70	70	15834,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
14	70	70	70	70	15834,00	6,63	3,30	0,90	92,24	96,11	89,07	5,00
15	70	70	70	70	18655,00	6,63	3,30	0,90	92,54	96,45	89,28	4,67
16	70	70	70	70	13923,00	6,63	3,30	0,90	92,54	96,45	89,28	4,67

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:17:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 2
Wegen

Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
01	8,18	11,29	1,96	0,95	0,99
02	4,71	6,88	2,37	1,15	1,19
03	4,58	6,74	2,40	1,16	1,20
04	5,66	9,02	4,06	1,80	2,87
05	4,92	7,92	3,61	1,58	2,53
06	4,76	7,63	3,46	1,52	2,44
07	1,75	4,11	2,59	1,52	5,86
08	1,75	4,11	2,59	1,52	5,86
09	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
10	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
11	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
12	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
13	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
14	2,26	4,70	2,75	1,63	6,23
15	1,90	4,42	2,79	1,65	6,31
16	1,90	4,42	2,79	1,65	6,31

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	Hbron	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k
02	0,20	63,63	77,03	98,35	106,54	109,17	110,55	106,33	98,43
01	0,20	71,54	85,94	100,53	108,59	105,77	103,32	98,24	90,10
04	0,20	63,63	77,03	98,35	106,54	109,17	110,56	106,35	98,43
03	0,20	71,54	85,94	100,53	108,60	105,78	103,33	98,25	90,10
05	0,20	71,95	91,62	104,75	111,01	107,78	104,33	100,25	93,10
06	0,20	71,96	91,62	104,75	111,02	107,79	104,34	100,26	93,10
07	0,20	71,96	91,62	104,75	111,02	107,79	104,35	100,27	93,11
08	0,20	71,96	91,62	104,75	111,03	107,81	104,36	100,28	93,11
09	0,20	71,96	91,62	104,75	111,03	107,81	104,36	100,28	93,11
10	0,20	71,96	91,62	104,75	111,03	107,81	104,36	100,28	93,11
11	0,20	71,96	91,62	104,75	111,03	107,82	104,37	100,29	93,11
12	0,20	71,96	91,62	104,75	111,04	107,82	104,38	100,29	93,11
13	0,20	71,97	91,62	104,75	111,04	107,83	104,38	100,30	93,11
16	0,20	63,51	76,68	97,99	106,05	109,06	110,31	106,18	98,27
15	0,20	70,55	84,94	99,53	103,63	103,83	102,38	97,30	89,11
14	0,20	70,55	84,94	99,53	103,63	103,83	102,38	97,30	89,11
19	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,84	102,40	97,31	89,12
18	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,84	102,40	97,31	89,12
17	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,84	102,40	97,31	89,12
22	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,85	102,40	97,32	89,12
21	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,85	102,40	97,32	89,12
20	0,20	70,56	84,94	99,53	103,63	103,85	102,40	97,32	89,12
23	0,20	70,46	84,81	99,51	103,59	103,73	102,26	97,16	88,92
24	0,20	70,46	84,81	99,51	103,59	103,74	102,27	97,16	88,92

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.0 Totaal	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k
02	114,74	60,49	76,98	98,83	103,20	106,37	110,56	105,42
01	111,79	68,40	85,89	101,01	105,25	102,97	103,33	97,33
04	114,75	60,50	76,98	98,83	103,21	106,38	110,57	105,44
03	111,80	68,41	85,89	101,01	105,27	102,99	103,34	97,34
05	114,10	68,68	88,71	103,01	107,31	104,64	103,78	98,49
06	114,11	68,68	88,71	103,01	107,33	104,66	103,79	98,51
07	114,11	68,69	88,71	103,01	107,33	104,67	103,79	98,52
08	114,12	68,69	88,71	103,01	107,35	104,70	103,81	98,53
09	114,12	68,69	88,71	103,01	107,35	104,71	103,81	98,54
10	114,12	68,69	88,71	103,01	107,35	104,71	103,81	98,54
11	114,13	68,70	88,71	103,01	107,36	104,72	103,82	98,55
12	114,13	68,70	88,71	103,01	107,37	104,73	103,83	98,56
13	114,14	68,70	88,71	103,01	107,37	104,74	103,83	98,56
16	114,51	60,78	77,32	99,14	104,23	106,80	110,94	105,78
15	109,03	67,82	85,58	100,68	101,81	101,57	103,01	96,90
14	109,03	67,82	85,58	100,68	101,81	101,57	103,01	96,90
19	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,59	103,02	96,92
18	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,59	103,02	96,92
17	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,59	103,02	96,92
22	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,60	103,02	96,92
21	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,60	103,02	96,92
20	109,04	67,83	85,58	100,68	101,82	101,60	103,02	96,92
23	108,95	67,86	85,46	100,58	101,80	101,50	102,96	96,74
24	108,95	67,87	85,46	100,58	101,81	101,51	102,97	96,75

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)0.5 8k	LE(D)0.5 Totaal	LE(D)Br 63	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k
02	95,90	113,51	81,68	96,35	110,75	114,06	113,33	104,03
01	87,57	109,72	--	--	--	--	--	--
04	95,91	113,52	81,68	96,35	110,75	114,07	113,34	104,04
03	87,58	109,74	--	--	--	--	--	--
05	89,46	111,32	--	--	--	--	--	--
06	89,47	111,33	--	--	--	--	--	--
07	89,47	111,34	--	--	--	--	--	--
08	89,48	111,36	--	--	--	--	--	--
09	89,48	111,36	--	--	--	--	--	--
10	89,48	111,36	--	--	--	--	--	--
11	89,48	111,37	--	--	--	--	--	--
12	89,49	111,38	--	--	--	--	--	--
13	89,49	111,38	--	--	--	--	--	--
16	96,24	113,96	81,70	96,35	110,75	114,11	113,42	104,11
15	87,08	108,26	--	--	--	--	--	--
14	87,08	108,26	--	--	--	--	--	--
19	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
18	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
17	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
22	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
21	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
20	87,09	108,27	--	--	--	--	--	--
23	86,89	108,20	--	--	--	--	--	--
24	86,89	108,21	--	--	--	--	--	--

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(D)Br Totaal	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k
02	78,91	50,36	117,91	61,89	75,49	97,08	104,85	107,19
01	--	--	--	69,77	84,27	99,06	106,89	103,79
04	78,93	50,36	117,92	61,90	75,49	97,09	104,89	107,23
03	--	--	--	69,78	84,27	99,07	106,92	103,83
05	--	--	--	70,19	89,95	103,28	109,33	105,83
06	--	--	--	70,21	89,95	103,28	109,35	105,88
07	--	--	--	70,21	89,95	103,28	109,37	105,90
08	--	--	--	70,23	89,95	103,28	109,39	105,95
09	--	--	--	70,23	89,95	103,28	109,40	105,97
10	--	--	--	70,23	89,95	103,28	109,40	105,97
11	--	--	--	70,24	89,95	103,28	109,41	105,99
12	--	--	--	70,24	89,95	103,28	109,42	106,02
13	--	--	--	70,25	89,95	103,28	109,43	106,05
16	78,99	50,38	117,97	61,84	75,16	96,76	104,51	107,30
15	--	--	--	68,84	83,27	98,06	102,02	102,05
14	--	--	--	68,84	83,27	98,06	102,02	102,05
19	--	--	--	68,85	83,27	98,06	102,04	102,10
18	--	--	--	68,85	83,27	98,06	102,04	102,10
17	--	--	--	68,85	83,27	98,06	102,04	102,10
22	--	--	--	68,86	83,27	98,06	102,05	102,13
21	--	--	--	68,86	83,27	98,06	102,05	102,13
20	--	--	--	68,86	83,27	98,06	102,05	102,13
23	--	--	--	68,76	83,15	98,04	102,01	102,02
24	--	--	--	68,77	83,15	98,04	102,02	102,05

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.0 Totaal	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500
02	108,41	104,38	96,49	112,77	58,67	75,35	97,40	101,52
01	101,22	96,28	88,14	109,97	66,55	84,13	99,38	103,56
04	108,46	104,45	96,51	112,82	58,70	75,35	97,40	101,58
03	101,26	96,33	88,16	110,00	66,58	84,13	99,38	103,61
05	102,26	98,33	91,16	112,34	66,85	87,19	101,62	105,69
06	102,30	98,37	91,17	112,36	66,88	87,19	101,62	105,75
07	102,33	98,39	91,17	112,38	66,89	87,19	101,62	105,77
08	102,38	98,44	91,19	112,41	66,92	87,19	101,62	105,83
09	102,40	98,46	91,19	112,42	66,93	87,19	101,62	105,85
10	102,40	98,45	91,19	112,42	66,93	87,18	101,61	105,84
11	102,42	98,48	91,19	112,43	66,94	87,18	101,61	105,87
12	102,45	98,50	91,20	112,45	66,95	87,18	101,62	105,90
13	102,48	98,53	91,21	112,47	66,97	87,19	101,62	105,92
16	108,45	104,48	96,40	112,77	59,05	75,66	97,68	102,65
15	100,48	95,53	87,21	107,31	66,05	83,77	98,98	100,16
14	100,48	95,53	87,21	107,31	66,05	83,77	98,98	100,16
19	100,54	95,58	87,22	107,35	66,08	83,78	98,99	100,20
18	100,54	95,58	87,22	107,35	66,08	83,78	98,99	100,20
17	100,54	95,58	87,22	107,35	66,08	83,78	98,99	100,20
22	100,57	95,60	87,23	107,37	66,09	83,78	98,99	100,22
21	100,57	95,60	87,23	107,37	66,09	83,78	98,99	100,22
20	100,57	95,60	87,23	107,37	66,09	83,78	98,99	100,22
23	100,43	95,45	87,04	107,28	66,12	83,67	98,90	100,20
24	100,47	95,48	87,05	107,30	66,13	83,67	98,90	100,22

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)0.5 Totaal	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250
02	104,19	108,32	103,38	93,97	111,40	79,91	94,76	109,39
01	100,79	101,13	95,28	85,62	107,81	--	--	--
04	104,27	108,38	103,45	93,99	111,47	79,93	94,76	109,40
03	100,87	101,18	95,33	85,64	107,85	--	--	--
05	102,52	101,59	96,50	87,56	109,52	--	--	--
06	102,62	101,65	96,56	87,58	109,57	--	--	--
07	102,67	101,67	96,60	87,60	109,60	--	--	--
08	102,77	101,73	96,67	87,62	109,66	--	--	--
09	102,82	101,76	96,70	87,64	109,68	--	--	--
10	102,81	101,75	96,69	87,63	109,67	--	--	--
11	102,86	101,78	96,73	87,64	109,70	--	--	--
12	102,91	101,81	96,76	87,66	109,73	--	--	--
13	102,97	101,84	96,80	87,67	109,76	--	--	--
16	105,00	108,97	104,01	94,39	112,11	80,01	94,76	109,39
15	99,75	101,00	95,06	85,20	106,44	--	--	--
14	99,75	101,00	95,06	85,20	106,44	--	--	--
19	99,84	101,06	95,12	85,22	106,50	--	--	--
18	99,84	101,06	95,12	85,22	106,50	--	--	--
17	99,84	101,06	95,12	85,22	106,50	--	--	--
22	99,88	101,08	95,15	85,23	106,52	--	--	--
21	99,88	101,08	95,15	85,23	106,52	--	--	--
20	99,88	101,08	95,15	85,23	106,52	--	--	--
23	99,79	101,02	94,98	85,04	106,45	--	--	--
24	99,84	101,05	95,01	85,05	106,47	--	--	--

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(A)Br Totaal	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125
02	112,38	111,28	101,84	76,92	48,42	116,15	60,22	75,05
01	--	--	--	--	--	--	67,97	83,28
04	112,42	111,34	101,89	76,99	48,44	116,20	60,27	75,05
03	--	--	--	--	--	--	68,01	83,28
05	--	--	--	--	--	--	68,42	88,96
06	--	--	--	--	--	--	68,46	88,96
07	--	--	--	--	--	--	68,48	88,96
08	--	--	--	--	--	--	68,52	88,96
09	--	--	--	--	--	--	68,54	88,96
10	--	--	--	--	--	--	68,52	88,95
11	--	--	--	--	--	--	68,54	88,96
12	--	--	--	--	--	--	68,56	88,96
13	--	--	--	--	--	--	68,58	88,96
16	112,56	111,64	102,19	77,26	48,52	116,36	60,35	74,85
15	--	--	--	--	--	--	67,17	82,28
14	--	--	--	--	--	--	67,17	82,28
19	--	--	--	--	--	--	67,21	82,28
18	--	--	--	--	--	--	67,21	82,28
17	--	--	--	--	--	--	67,21	82,28
22	--	--	--	--	--	--	67,23	82,29
21	--	--	--	--	--	--	67,23	82,29
20	--	--	--	--	--	--	67,23	82,29
23	--	--	--	--	--	--	67,15	82,20
24	--	--	--	--	--	--	67,18	82,20

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.0 Totaal	LE(N)0.5 63
02	97,79	104,35	107,19	108,78	104,91	94,96	112,91	58,20
01	99,06	106,30	103,63	100,91	96,30	86,40	109,59	65,95
04	97,79	104,41	107,28	108,88	104,99	95,01	112,99	58,27
03	99,06	106,36	103,72	101,00	96,38	86,44	109,66	66,01
05	103,28	108,77	105,72	102,00	98,38	89,44	112,00	66,34
06	103,28	108,82	105,81	102,09	98,47	89,48	112,05	66,40
07	103,28	108,85	105,86	102,14	98,51	89,50	112,09	66,43
08	103,29	108,90	105,95	102,24	98,60	89,54	112,15	66,49
09	103,29	108,93	106,00	102,29	98,65	89,55	112,18	66,52
10	103,28	108,92	106,00	102,29	98,64	89,55	112,18	66,51
11	103,28	108,94	106,05	102,35	98,69	89,57	112,21	66,54
12	103,28	108,97	106,10	102,40	98,73	89,59	112,24	66,57
13	103,28	109,00	106,15	102,46	98,78	89,61	112,27	66,60
16	97,62	104,40	107,65	109,25	105,32	95,08	113,28	58,66
15	98,06	101,58	102,15	100,46	95,78	85,61	107,21	65,48
14	98,06	101,58	102,15	100,46	95,78	85,61	107,21	65,48
19	98,06	101,64	102,26	100,57	95,87	85,65	107,29	65,53
18	98,06	101,64	102,26	100,57	95,87	85,65	107,29	65,53
17	98,06	101,64	102,26	100,57	95,87	85,65	107,29	65,53
22	98,06	101,66	102,31	100,63	95,92	85,67	107,33	65,56
21	98,06	101,66	102,31	100,63	95,92	85,67	107,33	65,56
20	98,06	101,66	102,31	100,63	95,92	85,67	107,33	65,56
23	98,05	101,64	102,25	100,56	95,84	85,51	107,28	65,58
24	98,05	101,66	102,31	100,62	95,89	85,53	107,32	65,61

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)0.5 Totaal
02	75,02	97,99	102,85	105,95	108,78	104,46	93,26	112,32
01	83,25	99,26	104,80	102,39	100,91	95,85	84,70	108,61
04	75,02	97,99	102,92	106,06	108,88	104,56	93,33	112,41
03	83,25	99,26	104,87	102,50	101,00	95,95	84,76	108,69
05	87,51	102,57	107,16	104,39	101,71	97,61	87,13	110,76
06	87,51	102,57	107,24	104,51	101,81	97,71	87,19	110,84
07	87,51	102,57	107,28	104,57	101,86	97,76	87,22	110,88
08	87,50	102,57	107,35	104,70	101,97	97,87	87,28	110,96
09	87,50	102,57	107,39	104,77	102,03	97,92	87,31	111,01
10	87,50	102,57	107,39	104,77	102,03	97,92	87,31	111,01
11	87,50	102,57	107,42	104,83	102,08	97,97	87,34	111,05
12	87,51	102,57	107,46	104,90	102,14	98,02	87,37	111,09
13	87,51	102,57	107,50	104,97	102,20	98,08	87,40	111,13
16	75,23	98,15	103,56	106,73	109,57	105,13	93,74	113,05
15	82,66	98,59	100,74	101,23	100,78	95,59	84,27	106,85
14	82,66	98,59	100,74	101,23	100,78	95,59	84,27	106,85
19	82,66	98,59	100,81	101,36	100,89	95,69	84,32	106,94
18	82,66	98,59	100,81	101,36	100,89	95,69	84,32	106,94
17	82,66	98,59	100,81	101,36	100,89	95,69	84,32	106,94
22	82,67	98,60	100,84	101,42	100,94	95,74	84,35	106,98
21	82,67	98,60	100,84	101,42	100,94	95,74	84,35	106,98
20	82,67	98,60	100,84	101,42	100,94	95,74	84,35	106,98
23	82,58	98,54	100,83	101,39	100,91	95,65	84,22	106,94
24	82,59	98,54	100,86	101,45	100,96	95,70	84,24	106,98

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 3
Spoorwegen

Model: Spoorweglawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RMR-2012

Naam	LE(N)Br 63	LE(N)Br 125	LE(N)Br 250	LE(N)Br 500	LE(N)Br 1k	LE(N)Br 2k	LE(N)Br 4k	LE(N)Br 8k	LE(N)Br Totaal
02	78,67	94,38	110,04	112,54	111,95	102,25	77,70	47,20	116,60
01	--	--	--	--	--	--	--	--	--
04	78,72	94,38	110,04	112,61	112,05	102,35	77,79	47,26	116,66
03	--	--	--	--	--	--	--	--	--
05	--	--	--	--	--	--	--	--	--
06	--	--	--	--	--	--	--	--	--
07	--	--	--	--	--	--	--	--	--
08	--	--	--	--	--	--	--	--	--
09	--	--	--	--	--	--	--	--	--
10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
11	--	--	--	--	--	--	--	--	--
12	--	--	--	--	--	--	--	--	--
13	--	--	--	--	--	--	--	--	--
16	78,93	94,38	110,04	112,88	112,55	102,88	78,24	47,47	116,97
15	--	--	--	--	--	--	--	--	--
14	--	--	--	--	--	--	--	--	--
19	--	--	--	--	--	--	--	--	--
18	--	--	--	--	--	--	--	--	--
17	--	--	--	--	--	--	--	--	--
22	--	--	--	--	--	--	--	--	--
21	--	--	--	--	--	--	--	--	--
20	--	--	--	--	--	--	--	--	--
23	--	--	--	--	--	--	--	--	--
24	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 4
Objecten

Model: Wegverkeerslawaaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hoogte	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500
01	Friesestraatweg 145	0,00	6,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
02	Friesestraatweg 145	0,00	10,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
03	Friesestraatweg 145	0,00	13,77	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
04	Friesestraatweg 145	0,00	17,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
05	Friesestraatweg 145	0,00	31,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
06	Friesestraatweg 145	0,00	39,80	Relatief	2 dB	False	0,00	0,00	0,00	0,00
07	Friesestraatweg 145	0,00	35,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
08	Friesestraatweg 145	0,00	31,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
09	Friesestraatweg 145	0,09	27,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
10	Friesestraatweg 145	0,00	25,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
11	Friesestraatweg 145	1,15	22,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
12	Friesestraatweg 145	1,15	21,13	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
13	Friesestraatweg 145	0,03	19,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
14	Friesestraatweg 145	0,09	17,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
15	Friesestraatweg 145	7,22	12,10	Eigen waarde	0 dB	True	0,80	0,80	0,80	0,80
16	Friesestraatweg 145	0,21	19,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
17	Friesestraatweg 145	0,24	21,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
18	Friesestraatweg 145	0,19	23,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
19	Friesestraatweg 145	0,28	25,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
20	Friesestraatweg 145	0,25	29,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
21	Friesestraatweg 145	0,22	32,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
22	Friesestraatweg 145	0,18	39,87	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
23	Friesestraatweg 145	0,15	45,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
24	Friesestraatweg 145	0,10	48,80	Relatief	2 dB	False	0,00	0,00	0,00	0,00
25	Friesestraatweg 145	0,08	39,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
26	Friesestraatweg 145	0,13	16,10	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
27	Friesestraatweg 145	0,12	13,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80
28	Friesestraatweg 145	0,10	10,50	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:23:01

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 4
Objecten

Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	0,80	0,80	0,80	0,80
02	0,80	0,80	0,80	0,80
03	0,80	0,80	0,80	0,80
04	0,80	0,80	0,80	0,80
05	0,80	0,80	0,80	0,80
06	0,00	0,00	0,00	0,00
07	0,80	0,80	0,80	0,80
08	0,80	0,80	0,80	0,80
09	0,80	0,80	0,80	0,80
10	0,80	0,80	0,80	0,80
11	0,80	0,80	0,80	0,80
12	0,80	0,80	0,80	0,80
13	0,80	0,80	0,80	0,80
14	0,80	0,80	0,80	0,80
15	0,80	0,80	0,80	0,80
16	0,80	0,80	0,80	0,80
17	0,80	0,80	0,80	0,80
18	0,80	0,80	0,80	0,80
19	0,80	0,80	0,80	0,80
20	0,80	0,80	0,80	0,80
21	0,80	0,80	0,80	0,80
22	0,80	0,80	0,80	0,80
23	0,80	0,80	0,80	0,80
24	0,00	0,00	0,00	0,00
25	0,80	0,80	0,80	0,80
26	0,80	0,80	0,80	0,80
27	0,80	0,80	0,80	0,80
28	0,80	0,80	0,80	0,80

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:23:01

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 5
Beoordelingspunten

Model: Wegverkeerslawaaï
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	Zuidgevel	30,00	--	--	--	--	--	Ja
01	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
02	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
02	Zuidgevel	30,00	35,00	--	--	--	--	Ja
03	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
03	Zuidgevel	30,00	--	--	--	--	--	Ja
04	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
05	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
06	Zuidgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
07	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
08	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
09	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
10	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
11	Westgevel	--	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
12	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
13	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
14	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
15	Westgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
16	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
17	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
18	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
18	Noordgevel	30,00	--	--	--	--	--	Ja
19	Noordgevel	30,00	35,00	--	--	--	--	Ja
19	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
20	Noordgevel	30,00	35,00	40,00	--	--	--	Ja
20	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
21	Noordgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
21	Noordgevel	30,00	35,00	--	--	--	--	Ja
22	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
22	Oostgevel	30,00	35,00	--	--	--	--	Ja
23	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
24	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
25	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
26	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
27	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
28	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
29	Oostgevel	30,00	--	--	--	--	--	Ja
29	Oostgevel	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
30	Gevels binnenterrein	1,50	--	--	--	--	--	Ja
31	Gevels binnenterrein	1,50	--	--	--	--	--	Ja
32	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
33	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
34	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
35	Gevels binnenterrein	20,00	25,00	30,00	--	--	--	Ja
36	Gevels binnenterrein	20,00	25,00	30,00	35,00	--	--	Ja
37	Gevels binnenterrein	30,00	--	--	--	--	--	Ja
37	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
38	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
39	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
40	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
41	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
42	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
43	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	--	Ja
44	Gevels binnenterrein	30,00	35,00	--	--	--	--	Ja
44	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	Ja
45	Gevels binnenterrein	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00	--	Ja
46	Gevels binnenterrein	20,00	25,00	30,00	35,00	--	--	Ja
47	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	15,00	--	--	Ja
48	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
49	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja
50	Gevels binnenterrein	1,50	5,00	10,00	--	--	--	Ja

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:11:10

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 6

Geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 Laag totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Metaallaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuidgevel	30,00	-3	-6	-13	-2
01_A	Zuidgevel	1,50	9	6	-1	10
01_B	Zuidgevel	5,00	10	7	0	10
01_C	Zuidgevel	10,00	11	7	0	11
01_D	Zuidgevel	15,00	10	7	0	10
01_E	Zuidgevel	20,00	11	8	1	11
01_F	Zuidgevel	25,00	12	8	1	12
02_A	Zuidgevel	1,50	11	7	0	11
02_A	Zuidgevel	30,00	-9	-13	-20	-9
02_B	Zuidgevel	5,00	12	9	2	12
02_B	Zuidgevel	35,00	--	--	--	--
02_C	Zuidgevel	10,00	13	9	2	13
02_D	Zuidgevel	15,00	11	8	1	12
02_E	Zuidgevel	20,00	13	9	2	13
02_F	Zuidgevel	25,00	11	8	1	12
03_A	Zuidgevel	30,00	--	--	--	--
03_A	Zuidgevel	1,50	11	8	1	11
03_B	Zuidgevel	5,00	10	7	0	10
03_C	Zuidgevel	10,00	10	7	0	10
03_D	Zuidgevel	15,00	8	5	-2	9
03_E	Zuidgevel	20,00	10	6	-1	10
03_F	Zuidgevel	25,00	11	8	1	11
04_A	Zuidgevel	1,50	15	12	5	15
04_B	Zuidgevel	5,00	16	13	6	16
04_C	Zuidgevel	10,00	16	13	6	16
04_D	Zuidgevel	15,00	15	12	5	16
04_E	Zuidgevel	20,00	16	13	6	16
04_F	Zuidgevel	25,00	17	13	6	17
05_A	Zuidgevel	1,50	20	16	9	20
05_B	Zuidgevel	5,00	22	19	12	22
05_C	Zuidgevel	10,00	19	16	9	20
05_D	Zuidgevel	15,00	18	15	8	18
05_E	Zuidgevel	20,00	18	15	8	19
05_F	Zuidgevel	25,00	19	16	9	19
06_A	Zuidgevel	1,50	19	16	9	20
06_B	Zuidgevel	5,00	20	17	10	21
06_C	Zuidgevel	10,00	16	13	6	16
06_D	Zuidgevel	15,00	1	-3	-10	1
06_E	Zuidgevel	20,00	3	-1	-8	3
07_A	Westgevel	1,50	32	29	22	32
07_B	Westgevel	5,00	32	29	22	32
07_C	Westgevel	10,00	32	29	22	33
07_D	Westgevel	15,00	33	30	23	33
07_E	Westgevel	20,00	34	31	24	34
08_A	Westgevel	1,50	33	30	23	33
08_B	Westgevel	5,00	32	29	22	32
08_C	Westgevel	10,00	33	30	23	33
08_D	Westgevel	15,00	34	30	23	34
08_E	Westgevel	20,00	34	31	24	35
09_A	Westgevel	1,50	33	30	23	33
09_B	Westgevel	5,00	33	30	22	33
09_C	Westgevel	10,00	33	30	23	34
09_D	Westgevel	15,00	34	31	24	35
10_A	Westgevel	1,50	34	30	23	34
10_B	Westgevel	5,00	33	30	23	33
10_C	Westgevel	10,00	34	31	24	34
10_D	Westgevel	15,00	35	32	25	35
11_B	Westgevel	5,00	33	30	23	34
11_C	Westgevel	10,00	34	31	24	35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:24:37

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 6
Geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
Laaq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Metaallaan
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11_D	Westgevel	15,00	35	32	25	36
12_A	Westgevel	1,50	34	31	24	34
12_B	Westgevel	5,00	34	31	24	34
12_C	Westgevel	10,00	35	32	25	35
12_D	Westgevel	15,00	36	33	26	36
13_A	Westgevel	1,50	35	31	24	35
13_B	Westgevel	5,00	34	31	24	35
13_C	Westgevel	10,00	35	32	25	36
13_D	Westgevel	15,00	37	33	26	37
13_E	Westgevel	20,00	37	34	26	37
14_A	Westgevel	1,50	35	32	25	36
14_B	Westgevel	5,00	35	32	25	36
14_C	Westgevel	10,00	36	33	26	37
14_D	Westgevel	15,00	38	34	27	38
14_E	Westgevel	20,00	38	35	28	38
15_A	Westgevel	1,50	35	32	25	36
15_B	Westgevel	5,00	36	33	26	36
15_C	Westgevel	10,00	37	34	27	38
15_D	Westgevel	15,00	38	35	28	39
15_E	Westgevel	20,00	39	35	28	39
15_F	Westgevel	25,00	39	36	28	39
16_A	Noordgevel	1,50	35	32	25	35
16_B	Noordgevel	5,00	36	33	25	36
16_C	Noordgevel	10,00	37	34	27	37
16_D	Noordgevel	15,00	39	35	28	39
16_E	Noordgevel	20,00	39	36	29	39
16_F	Noordgevel	25,00	39	36	29	39
17_A	Noordgevel	1,50	32	29	22	32
17_B	Noordgevel	5,00	32	29	22	33
17_C	Noordgevel	10,00	34	31	24	34
17_D	Noordgevel	15,00	37	34	27	38
17_E	Noordgevel	20,00	38	35	28	39
17_F	Noordgevel	25,00	39	35	28	39
18_A	Noordgevel	1,50	29	26	19	29
18_A	Noordgevel	30,00	38	35	28	38
18_B	Noordgevel	5,00	30	27	19	30
18_C	Noordgevel	10,00	32	29	22	32
18_D	Noordgevel	15,00	36	32	25	36
18_E	Noordgevel	20,00	37	34	27	38
18_F	Noordgevel	25,00	38	35	27	38
19_A	Noordgevel	30,00	37	34	27	38
19_A	Noordgevel	1,50	20	17	10	21
19_B	Noordgevel	35,00	38	34	27	38
19_B	Noordgevel	5,00	23	20	13	24
19_C	Noordgevel	10,00	28	25	18	28
19_D	Noordgevel	15,00	35	31	24	35
19_E	Noordgevel	20,00	37	34	26	37
19_F	Noordgevel	25,00	38	34	27	38
20_A	Noordgevel	1,50	20	16	9	20
20_A	Noordgevel	30,00	37	34	26	37
20_B	Noordgevel	5,00	23	20	13	23
20_B	Noordgevel	35,00	37	34	27	37
20_C	Noordgevel	10,00	26	23	16	27
20_C	Noordgevel	40,00	37	34	27	37
20_D	Noordgevel	15,00	33	29	22	33
20_E	Noordgevel	20,00	35	32	25	35
20_F	Noordgevel	25,00	36	33	26	36
21_A	Noordgevel	30,00	36	33	26	37
21_A	Noordgevel	1,50	19	16	9	20

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:24:37

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 6
Geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
Laag totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Metaallaan
Groepsreductie: Ja

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
21_B	Noordgevel		35,00	37	33	26	37
21_B	Noordgevel		5,00	23	20	13	23
21_C	Noordgevel		10,00	26	23	16	26
21_D	Noordgevel		15,00	32	29	22	32
21_E	Noordgevel		20,00	34	31	24	35
21_F	Noordgevel		25,00	36	33	25	36
22_A	Oostgevel		30,00	5	2	-5	5
22_A	Oostgevel		1,50	0	-3	-10	1
22_B	Oostgevel		35,00	-5	-8	-15	-5
22_B	Oostgevel		5,00	2	-2	-9	2
22_C	Oostgevel		10,00	2	-1	-8	2
22_D	Oostgevel		15,00	3	-1	-8	3
22_E	Oostgevel		20,00	3	-1	-8	3
22_F	Oostgevel		25,00	4	0	-7	4
23_A	Oostgevel		1,50	5	2	-6	5
23_B	Oostgevel		5,00	7	4	-3	7
23_C	Oostgevel		10,00	8	5	-2	8
23_D	Oostgevel		15,00	8	5	-2	8
24_A	Oostgevel		1,50	9	6	-1	9
24_B	Oostgevel		5,00	12	9	2	13
24_C	Oostgevel		10,00	14	11	4	14
25_A	Oostgevel		1,50	10	7	0	10
25_B	Oostgevel		5,00	13	10	3	13
25_C	Oostgevel		10,00	15	12	5	15
26_A	Oostgevel		1,50	16	13	6	17
26_B	Oostgevel		5,00	19	15	8	19
26_C	Oostgevel		10,00	20	17	9	20
27_A	Oostgevel		1,50	16	13	6	16
27_B	Oostgevel		5,00	18	15	8	18
27_C	Oostgevel		10,00	19	16	9	19
28_A	Oostgevel		1,50	5	2	-5	6
28_B	Oostgevel		5,00	10	7	0	11
28_C	Oostgevel		10,00	12	9	2	13
28_D	Oostgevel		15,00	13	10	3	13
29_A	Oostgevel		30,00	-4	-7	-14	-4
29_A	Oostgevel		1,50	7	4	-3	7
29_B	Oostgevel		5,00	9	5	-2	9
29_C	Oostgevel		10,00	10	7	-1	10
29_D	Oostgevel		15,00	3	-1	-8	3
29_E	Oostgevel		20,00	4	1	-6	4
29_F	Oostgevel		25,00	6	2	-5	6
30_A	Gevels binnenterrein		1,50	16	13	5	16
31_A	Gevels binnenterrein		1,50	13	10	3	13
32_A	Gevels binnenterrein		1,50	13	10	2	13
32_B	Gevels binnenterrein		5,00	13	10	2	13
32_C	Gevels binnenterrein		10,00	14	10	3	14
33_A	Gevels binnenterrein		1,50	13	10	3	13
33_B	Gevels binnenterrein		5,00	13	10	3	13
33_C	Gevels binnenterrein		10,00	14	11	4	15
34_A	Gevels binnenterrein		1,50	13	10	3	13
34_B	Gevels binnenterrein		5,00	13	10	3	13
34_C	Gevels binnenterrein		10,00	14	11	4	14
34_D	Gevels binnenterrein		15,00	17	13	6	17
35_A	Gevels binnenterrein		20,00	16	13	6	16
35_B	Gevels binnenterrein		25,00	18	15	8	18
35_C	Gevels binnenterrein		30,00	22	19	12	22
36_A	Gevels binnenterrein		20,00	17	14	7	17
36_B	Gevels binnenterrein		25,00	22	18	11	22
36_C	Gevels binnenterrein		30,00	24	21	14	25

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:24:37

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 6
Geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Metaallaan
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
36_D	Gevels binnenterrein	35,00	27	24	17	28
37_A	Gevels binnenterrein	30,00	28	25	18	28
37_A	Gevels binnenterrein	1,50	12	9	2	13
37_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	9	2	13
37_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	4	14
37_D	Gevels binnenterrein	15,00	14	10	3	14
37_E	Gevels binnenterrein	20,00	17	14	7	18
37_F	Gevels binnenterrein	25,00	25	21	14	25
38_A	Gevels binnenterrein	1,50	5	2	-5	5
38_B	Gevels binnenterrein	5,00	6	2	-5	6
38_C	Gevels binnenterrein	10,00	7	4	-3	7
38_D	Gevels binnenterrein	15,00	12	9	2	12
38_E	Gevels binnenterrein	20,00	0	-3	-10	0
39_A	Gevels binnenterrein	1,50	5	2	-5	5
39_B	Gevels binnenterrein	5,00	7	3	-4	7
39_C	Gevels binnenterrein	10,00	12	9	2	12
39_D	Gevels binnenterrein	15,00	18	15	8	19
40_A	Gevels binnenterrein	1,50	9	6	-1	9
40_B	Gevels binnenterrein	5,00	12	9	1	12
40_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	10	3	14
40_D	Gevels binnenterrein	15,00	17	14	7	18
41_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	3	13
41_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	4	14
41_C	Gevels binnenterrein	10,00	16	13	6	16
41_D	Gevels binnenterrein	15,00	16	12	5	16
42_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	9	2	13
42_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	10	2	13
42_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	4	15
42_D	Gevels binnenterrein	15,00	17	13	6	17
42_E	Gevels binnenterrein	20,00	10	7	0	10
43_A	Gevels binnenterrein	1,50	11	8	1	12
43_B	Gevels binnenterrein	5,00	11	8	1	11
43_C	Gevels binnenterrein	10,00	12	9	2	12
43_D	Gevels binnenterrein	15,00	13	10	3	13
43_E	Gevels binnenterrein	20,00	13	10	3	13
44_A	Gevels binnenterrein	30,00	25	22	15	26
44_A	Gevels binnenterrein	1,50	9	6	-1	10
44_B	Gevels binnenterrein	35,00	9	5	-2	9
44_B	Gevels binnenterrein	5,00	9	6	-1	10
44_C	Gevels binnenterrein	10,00	11	8	1	12
44_D	Gevels binnenterrein	15,00	13	10	3	13
44_E	Gevels binnenterrein	20,00	16	13	6	16
44_F	Gevels binnenterrein	25,00	19	16	9	20
45_A	Gevels binnenterrein	20,00	18	15	8	18
45_B	Gevels binnenterrein	25,00	26	23	15	26
45_C	Gevels binnenterrein	30,00	26	23	16	26
45_D	Gevels binnenterrein	35,00	23	20	13	23
45_E	Gevels binnenterrein	40,00	--	--	--	--
46_A	Gevels binnenterrein	20,00	19	15	8	19
46_B	Gevels binnenterrein	25,00	26	23	16	27
46_C	Gevels binnenterrein	30,00	24	20	13	24
46_D	Gevels binnenterrein	35,00	24	21	14	24
47_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	9	2	13
47_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	10	3	13
47_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	4	15
47_D	Gevels binnenterrein	15,00	16	13	6	16
48_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	2	13
48_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	10	3	13
48_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	4	15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:24:37

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 6
Geluidsbelasting Metaallaan (incl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
L_{req} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Metaallaan
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
49_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	3	13
49_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	10	3	13
49_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	4	14
50_A	Gevels binnenterrein	1,50	11	8	0	11
50_B	Gevels binnenterrein	5,00	11	7	0	11
50_C	Gevels binnenterrein	10,00	12	9	2	12

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:24:37

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 7

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art.110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 Laag totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Friesestraatweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuidgevel	30,00	38	35	29	39
01_A	Zuidgevel	1,50	34	31	25	35
01_B	Zuidgevel	5,00	36	32	26	36
01_C	Zuidgevel	10,00	37	34	28	37
01_D	Zuidgevel	15,00	38	34	29	38
01_E	Zuidgevel	20,00	38	34	29	38
01_F	Zuidgevel	25,00	38	34	29	38
02_A	Zuidgevel	1,50	35	32	26	36
02_A	Zuidgevel	30,00	39	35	30	39
02_B	Zuidgevel	5,00	37	33	27	37
02_B	Zuidgevel	35,00	40	36	30	40
02_C	Zuidgevel	10,00	38	35	29	39
02_D	Zuidgevel	15,00	39	36	30	39
02_E	Zuidgevel	20,00	39	36	30	39
02_F	Zuidgevel	25,00	39	36	30	39
03_A	Zuidgevel	30,00	40	37	31	41
03_A	Zuidgevel	1,50	36	33	27	37
03_B	Zuidgevel	5,00	38	34	29	38
03_C	Zuidgevel	10,00	39	36	30	40
03_D	Zuidgevel	15,00	40	36	31	40
03_E	Zuidgevel	20,00	40	36	31	40
03_F	Zuidgevel	25,00	40	37	31	40
04_A	Zuidgevel	1,50	37	33	28	37
04_B	Zuidgevel	5,00	39	35	29	39
04_C	Zuidgevel	10,00	40	37	31	40
04_D	Zuidgevel	15,00	41	37	31	41
04_E	Zuidgevel	20,00	41	37	31	41
04_F	Zuidgevel	25,00	41	37	32	41
05_A	Zuidgevel	1,50	38	34	28	38
05_B	Zuidgevel	5,00	39	36	30	40
05_C	Zuidgevel	10,00	41	37	31	41
05_D	Zuidgevel	15,00	41	38	32	42
05_E	Zuidgevel	20,00	41	38	32	42
05_F	Zuidgevel	25,00	41	38	32	42
06_A	Zuidgevel	1,50	39	35	29	39
06_B	Zuidgevel	5,00	40	37	31	41
06_C	Zuidgevel	10,00	41	38	32	42
06_D	Zuidgevel	15,00	42	38	32	42
06_E	Zuidgevel	20,00	42	38	33	42
07_A	Westgevel	1,50	37	33	28	37
07_B	Westgevel	5,00	38	35	29	39
07_C	Westgevel	10,00	39	36	30	40
07_D	Westgevel	15,00	40	36	31	40
07_E	Westgevel	20,00	40	36	30	40
08_A	Westgevel	1,50	36	33	27	36
08_B	Westgevel	5,00	37	34	28	38
08_C	Westgevel	10,00	38	35	29	39
08_D	Westgevel	15,00	39	36	30	40
08_E	Westgevel	20,00	39	36	30	40
09_A	Westgevel	1,50	35	32	26	36
09_B	Westgevel	5,00	36	33	27	37
09_C	Westgevel	10,00	38	34	28	38
09_D	Westgevel	15,00	38	35	29	39
10_A	Westgevel	1,50	35	31	25	35
10_B	Westgevel	5,00	36	32	26	36
10_C	Westgevel	10,00	37	33	27	37
10_D	Westgevel	15,00	38	34	28	38
11_B	Westgevel	5,00	36	32	27	36
11_C	Westgevel	10,00	37	33	28	37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:25:19

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 7

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art.110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Friesestraatweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11_D	Westgevel	15,00	38	34	29	38
12_A	Westgevel	1,50	35	31	25	35
12_B	Westgevel	5,00	36	32	26	36
12_C	Westgevel	10,00	36	33	27	37
12_D	Westgevel	15,00	37	34	28	38
13_A	Westgevel	1,50	34	31	25	35
13_B	Westgevel	5,00	35	32	26	36
13_C	Westgevel	10,00	36	33	27	37
13_D	Westgevel	15,00	37	33	28	37
13_E	Westgevel	20,00	37	34	28	38
14_A	Westgevel	1,50	34	31	25	35
14_B	Westgevel	5,00	35	32	26	35
14_C	Westgevel	10,00	36	32	26	36
14_D	Westgevel	15,00	36	33	27	37
14_E	Westgevel	20,00	37	34	28	38
15_A	Westgevel	1,50	32	29	23	33
15_B	Westgevel	5,00	32	29	23	33
15_C	Westgevel	10,00	33	30	24	34
15_D	Westgevel	15,00	34	31	25	35
15_E	Westgevel	20,00	35	31	26	35
15_F	Westgevel	25,00	35	31	26	35
16_A	Noordgevel	1,50	6	3	-3	7
16_B	Noordgevel	5,00	9	5	0	9
16_C	Noordgevel	10,00	18	15	9	19
16_D	Noordgevel	15,00	-1	-5	-10	0
16_E	Noordgevel	20,00	-1	-5	-11	-1
16_F	Noordgevel	25,00	-1	-5	-10	0
17_A	Noordgevel	1,50	21	18	12	22
17_B	Noordgevel	5,00	22	18	12	22
17_C	Noordgevel	10,00	23	20	14	24
17_D	Noordgevel	15,00	-3	-7	-12	-2
17_E	Noordgevel	20,00	-4	-8	-13	-3
17_F	Noordgevel	25,00	-3	-7	-13	-3
18_A	Noordgevel	1,50	8	4	-1	8
18_A	Noordgevel	30,00	9	5	0	10
18_B	Noordgevel	5,00	11	8	2	12
18_C	Noordgevel	10,00	9	6	0	10
18_D	Noordgevel	15,00	8	5	-1	9
18_E	Noordgevel	20,00	9	5	-1	9
18_F	Noordgevel	25,00	9	5	0	9
19_A	Noordgevel	30,00	9	5	0	9
19_A	Noordgevel	1,50	6	2	-4	6
19_B	Noordgevel	35,00	-8	-11	-17	-7
19_B	Noordgevel	5,00	9	6	0	10
19_C	Noordgevel	10,00	12	9	3	13
19_D	Noordgevel	15,00	8	5	-1	9
19_E	Noordgevel	20,00	9	5	-1	9
19_F	Noordgevel	25,00	9	5	-1	9
20_A	Noordgevel	1,50	10	7	1	11
20_A	Noordgevel	30,00	9	5	0	10
20_B	Noordgevel	5,00	12	8	2	12
20_B	Noordgevel	35,00	-5	-8	-14	-4
20_C	Noordgevel	10,00	-1	-4	-10	0
20_C	Noordgevel	40,00	-4	-8	-13	-3
20_D	Noordgevel	15,00	0	-4	-9	0
20_E	Noordgevel	20,00	1	-3	-8	1
20_F	Noordgevel	25,00	9	5	-1	9
21_A	Noordgevel	30,00	9	6	0	10
21_A	Noordgevel	1,50	11	8	2	12

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:25:19

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 7

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art.110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Friesestraatweg
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
21_B	Noordgevel	35,00	-1	-5	-10	-1
21_B	Noordgevel	5,00	15	11	5	15
21_C	Noordgevel	10,00	6	2	-3	7
21_D	Noordgevel	15,00	7	3	-3	7
21_E	Noordgevel	20,00	7	3	-2	7
21_F	Noordgevel	25,00	9	5	0	9
22_A	Oostgevel	30,00	12	8	2	12
22_A	Oostgevel	1,50	12	8	2	12
22_B	Oostgevel	35,00	12	8	3	12
22_B	Oostgevel	5,00	14	11	5	15
22_C	Oostgevel	10,00	15	11	5	15
22_D	Oostgevel	15,00	15	11	5	15
22_E	Oostgevel	20,00	7	3	-3	7
22_F	Oostgevel	25,00	11	7	1	11
23_A	Oostgevel	1,50	13	9	3	13
23_B	Oostgevel	5,00	15	11	5	15
23_C	Oostgevel	10,00	15	12	6	15
23_D	Oostgevel	15,00	8	5	-1	9
24_A	Oostgevel	1,50	14	11	5	15
24_B	Oostgevel	5,00	17	13	7	17
24_C	Oostgevel	10,00	17	14	8	18
25_A	Oostgevel	1,50	13	10	4	14
25_B	Oostgevel	5,00	15	11	5	15
25_C	Oostgevel	10,00	15	12	6	16
26_A	Oostgevel	1,50	12	9	3	13
26_B	Oostgevel	5,00	14	11	5	15
26_C	Oostgevel	10,00	13	10	4	14
27_A	Oostgevel	1,50	19	15	9	19
27_B	Oostgevel	5,00	20	17	11	21
27_C	Oostgevel	10,00	20	17	11	21
28_A	Oostgevel	1,50	7	3	-2	7
28_B	Oostgevel	5,00	15	12	6	16
28_C	Oostgevel	10,00	14	10	5	14
28_D	Oostgevel	15,00	2	-2	-8	2
29_A	Oostgevel	30,00	16	12	6	16
29_A	Oostgevel	1,50	5	2	-4	6
29_B	Oostgevel	5,00	18	14	8	18
29_C	Oostgevel	10,00	18	15	9	19
29_D	Oostgevel	15,00	10	6	0	10
29_E	Oostgevel	20,00	13	9	3	13
29_F	Oostgevel	25,00	14	10	4	14
30_A	Gevels binnenterrein	1,50	15	12	6	16
31_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	11	5	14
32_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	10	4	14
32_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	5	15
32_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	12	6	16
33_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	11	5	15
33_B	Gevels binnenterrein	5,00	15	11	6	15
33_C	Gevels binnenterrein	10,00	16	12	7	16
34_A	Gevels binnenterrein	1,50	15	11	5	15
34_B	Gevels binnenterrein	5,00	15	12	6	16
34_C	Gevels binnenterrein	10,00	16	13	7	17
34_D	Gevels binnenterrein	15,00	18	14	9	18
35_A	Gevels binnenterrein	20,00	13	10	4	14
35_B	Gevels binnenterrein	25,00	16	13	7	17
35_C	Gevels binnenterrein	30,00	20	16	10	20
36_A	Gevels binnenterrein	20,00	17	13	7	17
36_B	Gevels binnenterrein	25,00	22	18	13	22
36_C	Gevels binnenterrein	30,00	26	23	17	26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:25:19

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 7

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art.110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Friesestraatweg
 Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
36_D	Gevels binnenterrein	35,00	24	21	15	25
37_A	Gevels binnenterrein	30,00	22	18	12	22
37_A	Gevels binnenterrein	1,50	15	12	6	16
37_B	Gevels binnenterrein	5,00	16	12	7	16
37_C	Gevels binnenterrein	10,00	17	13	8	18
37_D	Gevels binnenterrein	15,00	18	15	9	19
37_E	Gevels binnenterrein	20,00	23	19	13	23
37_F	Gevels binnenterrein	25,00	30	26	21	30
38_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	9	3	13
38_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	10	4	14
38_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	5	15
38_D	Gevels binnenterrein	15,00	14	10	5	15
38_E	Gevels binnenterrein	20,00	15	11	5	15
39_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	4	14
39_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	10	4	14
39_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	5	15
39_D	Gevels binnenterrein	15,00	15	11	6	16
40_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	10	5	14
40_B	Gevels binnenterrein	5,00	15	11	5	15
40_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	12	6	16
40_D	Gevels binnenterrein	15,00	16	12	6	16
41_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	10	4	14
41_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	5	15
41_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	5	15
41_D	Gevels binnenterrein	15,00	15	11	5	15
42_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	9	4	13
42_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	10	4	14
42_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	5	15
42_D	Gevels binnenterrein	15,00	19	16	10	20
42_E	Gevels binnenterrein	20,00	20	17	11	21
43_A	Gevels binnenterrein	1,50	12	9	3	13
43_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	9	3	13
43_C	Gevels binnenterrein	10,00	13	9	4	14
43_D	Gevels binnenterrein	15,00	15	11	6	15
43_E	Gevels binnenterrein	20,00	14	11	5	15
44_A	Gevels binnenterrein	30,00	29	26	20	30
44_A	Gevels binnenterrein	1,50	12	9	3	13
44_B	Gevels binnenterrein	35,00	32	28	23	32
44_B	Gevels binnenterrein	5,00	13	9	4	14
44_C	Gevels binnenterrein	10,00	14	11	5	15
44_D	Gevels binnenterrein	15,00	15	11	5	15
44_E	Gevels binnenterrein	20,00	16	13	7	17
44_F	Gevels binnenterrein	25,00	20	17	11	21
45_A	Gevels binnenterrein	20,00	16	12	6	16
45_B	Gevels binnenterrein	25,00	19	15	9	19
45_C	Gevels binnenterrein	30,00	22	19	13	23
45_D	Gevels binnenterrein	35,00	29	26	20	30
45_E	Gevels binnenterrein	40,00	33	30	24	34
46_A	Gevels binnenterrein	20,00	15	12	6	16
46_B	Gevels binnenterrein	25,00	18	15	9	19
46_C	Gevels binnenterrein	30,00	21	17	12	21
46_D	Gevels binnenterrein	35,00	27	24	18	28
47_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	4	14
47_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	5	15
47_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	6	15
47_D	Gevels binnenterrein	15,00	16	13	7	17
48_A	Gevels binnenterrein	1,50	13	10	4	14
48_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	5	15
48_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	6	15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:25:19

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 7

Geluidsbelasting Friesestraatweg (incl. aftrek art.110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Friesestraatweg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
49_A	Gevels binnenterrein	1,50	14	10	4	14
49_B	Gevels binnenterrein	5,00	14	11	5	15
49_C	Gevels binnenterrein	10,00	15	11	6	15
50_A	Gevels binnenterrein	1,50	11	8	2	12
50_B	Gevels binnenterrein	5,00	12	9	3	13
50_C	Gevels binnenterrein	10,00	13	10	4	14

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:25:19

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 8
Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N370
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuidgevel	30,00	56	53	48	57
01_A	Zuidgevel	1,50	53	50	45	54
01_B	Zuidgevel	5,00	55	52	47	56
01_C	Zuidgevel	10,00	56	53	48	57
01_D	Zuidgevel	15,00	56	53	48	57
01_E	Zuidgevel	20,00	56	53	48	57
01_F	Zuidgevel	25,00	56	53	48	57
02_A	Zuidgevel	1,50	54	51	46	55
02_A	Zuidgevel	30,00	57	53	49	58
02_B	Zuidgevel	5,00	56	52	48	57
02_B	Zuidgevel	35,00	56	53	48	57
02_C	Zuidgevel	10,00	57	53	49	58
02_D	Zuidgevel	15,00	57	54	49	58
02_E	Zuidgevel	20,00	57	54	49	58
02_F	Zuidgevel	25,00	57	54	49	58
03_A	Zuidgevel	30,00	58	54	49	58
03_A	Zuidgevel	1,50	55	52	47	56
03_B	Zuidgevel	5,00	57	54	49	58
03_C	Zuidgevel	10,00	58	54	50	59
03_D	Zuidgevel	15,00	58	55	50	59
03_E	Zuidgevel	20,00	58	55	50	59
03_F	Zuidgevel	25,00	58	55	50	59
04_A	Zuidgevel	1,50	56	53	48	57
04_B	Zuidgevel	5,00	58	55	50	59
04_C	Zuidgevel	10,00	59	56	51	60
04_D	Zuidgevel	15,00	59	56	51	60
04_E	Zuidgevel	20,00	59	56	51	60
04_F	Zuidgevel	25,00	59	55	50	60
05_A	Zuidgevel	1,50	57	54	49	58
05_B	Zuidgevel	5,00	60	56	51	61
05_C	Zuidgevel	10,00	60	57	52	61
05_D	Zuidgevel	15,00	60	57	52	61
05_E	Zuidgevel	20,00	60	56	52	61
05_F	Zuidgevel	25,00	60	56	51	61
06_A	Zuidgevel	1,50	60	56	51	60
06_B	Zuidgevel	5,00	61	58	53	62
06_C	Zuidgevel	10,00	62	58	53	63
06_D	Zuidgevel	15,00	61	58	53	62
06_E	Zuidgevel	20,00	61	58	53	62
07_A	Westgevel	1,50	65	61	56	66
07_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
07_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
07_D	Westgevel	15,00	66	62	57	67
07_E	Westgevel	20,00	65	62	57	66
08_A	Westgevel	1,50	65	62	57	66
08_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
08_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
08_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
08_E	Westgevel	20,00	66	62	57	67
09_A	Westgevel	1,50	65	62	57	66
09_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
09_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
09_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
10_A	Westgevel	1,50	66	62	57	66
10_B	Westgevel	5,00	67	63	58	68
10_C	Westgevel	10,00	67	63	58	68
10_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

29-6-2015 12:08:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 8
Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N370
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11_B	Westgevel	5,00	67	63	59	68
11_C	Westgevel	10,00	67	63	58	68
11_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
12_A	Westgevel	1,50	66	63	58	67
12_B	Westgevel	5,00	67	64	59	68
12_C	Westgevel	10,00	67	64	59	68
12_D	Westgevel	15,00	67	63	58	68
13_A	Westgevel	1,50	67	63	58	68
13_B	Westgevel	5,00	68	64	59	68
13_C	Westgevel	10,00	67	64	59	68
13_D	Westgevel	15,00	67	64	59	68
13_E	Westgevel	20,00	67	63	58	68
14_A	Westgevel	1,50	67	64	59	68
14_B	Westgevel	5,00	68	65	60	69
14_C	Westgevel	10,00	68	64	60	69
14_D	Westgevel	15,00	67	64	59	68
14_E	Westgevel	20,00	67	64	59	68
15_A	Westgevel	1,50	67	64	59	68
15_B	Westgevel	5,00	68	65	60	69
15_C	Westgevel	10,00	68	64	60	69
15_D	Westgevel	15,00	68	64	59	68
15_E	Westgevel	20,00	67	64	59	68
15_F	Westgevel	25,00	67	63	58	67
16_A	Noordgevel	1,50	62	59	54	63
16_B	Noordgevel	5,00	63	60	55	64
16_C	Noordgevel	10,00	63	60	55	64
16_D	Noordgevel	15,00	63	60	55	64
16_E	Noordgevel	20,00	63	60	55	64
16_F	Noordgevel	25,00	62	59	54	63
17_A	Noordgevel	1,50	59	56	51	60
17_B	Noordgevel	5,00	61	57	52	62
17_C	Noordgevel	10,00	61	57	53	62
17_D	Noordgevel	15,00	61	58	53	62
17_E	Noordgevel	20,00	61	58	53	62
17_F	Noordgevel	25,00	61	58	53	62
18_A	Noordgevel	1,50	57	53	48	57
18_A	Noordgevel	30,00	59	56	51	60
18_B	Noordgevel	5,00	59	55	50	60
18_C	Noordgevel	10,00	59	56	51	60
18_D	Noordgevel	15,00	59	55	51	60
18_E	Noordgevel	20,00	59	56	51	60
18_F	Noordgevel	25,00	60	56	51	61
19_A	Noordgevel	30,00	58	55	50	59
19_A	Noordgevel	1,50	55	51	46	56
19_B	Noordgevel	35,00	58	55	50	59
19_B	Noordgevel	5,00	57	54	49	58
19_C	Noordgevel	10,00	57	54	49	58
19_D	Noordgevel	15,00	58	54	49	58
19_E	Noordgevel	20,00	58	54	49	59
19_F	Noordgevel	25,00	58	55	50	59
20_A	Noordgevel	1,50	53	50	45	54
20_A	Noordgevel	30,00	57	54	49	58
20_B	Noordgevel	5,00	55	52	47	56
20_B	Noordgevel	35,00	57	54	49	58
20_C	Noordgevel	10,00	56	53	48	57
20_C	Noordgevel	40,00	58	54	49	59
20_D	Noordgevel	15,00	56	53	48	57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

29-6-2015 12:08:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 8
Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N370
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
20_E	Noordgevel	20,00	56	53	48	57
20_F	Noordgevel	25,00	57	54	49	58
21_A	Noordgevel	30,00	56	53	48	57
21_A	Noordgevel	1,50	53	49	44	53
21_B	Noordgevel	35,00	56	53	48	57
21_B	Noordgevel	5,00	54	51	46	55
21_C	Noordgevel	10,00	55	52	47	56
21_D	Noordgevel	15,00	56	52	47	57
21_E	Noordgevel	20,00	55	52	47	56
21_F	Noordgevel	25,00	56	53	48	57
22_A	Oostgevel	30,00	30	27	22	31
22_A	Oostgevel	1,50	35	31	26	35
22_B	Oostgevel	35,00	27	23	19	28
22_B	Oostgevel	5,00	39	35	30	39
22_C	Oostgevel	10,00	40	37	32	41
22_D	Oostgevel	15,00	41	38	33	42
22_E	Oostgevel	20,00	32	28	24	33
22_F	Oostgevel	25,00	30	26	22	31
23_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
23_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
23_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
23_D	Oostgevel	15,00	42	38	33	43
24_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
24_B	Oostgevel	5,00	41	37	32	42
24_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
25_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
25_B	Oostgevel	5,00	40	37	32	41
25_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
26_A	Oostgevel	1,50	40	37	32	41
26_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
26_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
27_A	Oostgevel	1,50	39	36	31	40
27_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
27_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
28_A	Oostgevel	1,50	40	36	31	41
28_B	Oostgevel	5,00	42	38	33	43
28_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
28_D	Oostgevel	15,00	42	39	34	43
29_A	Oostgevel	30,00	39	36	31	40
29_A	Oostgevel	1,50	39	36	31	40
29_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
29_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
29_D	Oostgevel	15,00	42	39	34	43
29_E	Oostgevel	20,00	38	35	30	39
29_F	Oostgevel	25,00	39	35	30	40
30_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
31_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
32_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
32_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
32_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
33_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	34	30	39
33_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
33_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
34_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
34_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
34_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
34_D	Gevels binnenterrein	15,00	41	38	33	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

29-6-2015 12:08:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 8
Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N370
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
35_A	Gevels binnenterrein	20,00	39	36	31	40
35_B	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	35	44
35_C	Gevels binnenterrein	30,00	45	41	37	46
36_A	Gevels binnenterrein	20,00	43	39	35	44
36_B	Gevels binnenterrein	25,00	46	43	38	47
36_C	Gevels binnenterrein	30,00	48	44	40	49
36_D	Gevels binnenterrein	35,00	48	44	39	49
37_A	Gevels binnenterrein	30,00	48	45	40	49
37_A	Gevels binnenterrein	1,50	37	33	28	38
37_B	Gevels binnenterrein	5,00	38	35	30	39
37_C	Gevels binnenterrein	10,00	39	36	31	40
37_D	Gevels binnenterrein	15,00	40	36	32	41
37_E	Gevels binnenterrein	20,00	42	38	33	43
37_F	Gevels binnenterrein	25,00	48	45	40	49
38_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	31	26	35
38_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	32	27	36
38_C	Gevels binnenterrein	10,00	36	33	28	37
38_D	Gevels binnenterrein	15,00	38	34	29	39
38_E	Gevels binnenterrein	20,00	34	31	26	35
39_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	30	25	35
39_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	31	27	36
39_C	Gevels binnenterrein	10,00	36	33	28	37
39_D	Gevels binnenterrein	15,00	38	34	29	39
40_A	Gevels binnenterrein	1,50	33	30	25	34
40_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	32	27	36
40_C	Gevels binnenterrein	10,00	35	32	27	36
40_D	Gevels binnenterrein	15,00	36	32	27	36
41_A	Gevels binnenterrein	1,50	32	29	24	33
41_B	Gevels binnenterrein	5,00	33	30	25	34
41_C	Gevels binnenterrein	10,00	34	31	26	35
41_D	Gevels binnenterrein	15,00	34	31	26	35
42_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	31	26	35
42_B	Gevels binnenterrein	5,00	36	32	27	37
42_C	Gevels binnenterrein	10,00	37	33	28	38
42_D	Gevels binnenterrein	15,00	36	33	28	37
42_E	Gevels binnenterrein	20,00	33	29	24	34
43_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	31	26	35
43_B	Gevels binnenterrein	5,00	36	33	28	37
43_C	Gevels binnenterrein	10,00	37	34	29	38
43_D	Gevels binnenterrein	15,00	37	33	28	38
43_E	Gevels binnenterrein	20,00	35	31	26	35
44_A	Gevels binnenterrein	30,00	52	49	44	53
44_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	34	30	39
44_B	Gevels binnenterrein	35,00	55	52	47	56
44_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
44_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
44_D	Gevels binnenterrein	15,00	41	37	32	42
44_E	Gevels binnenterrein	20,00	40	37	32	41
44_F	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	35	44
45_A	Gevels binnenterrein	20,00	40	36	32	41
45_B	Gevels binnenterrein	25,00	44	41	36	45
45_C	Gevels binnenterrein	30,00	49	45	40	50
45_D	Gevels binnenterrein	35,00	53	49	45	54
45_E	Gevels binnenterrein	40,00	54	51	46	55
46_A	Gevels binnenterrein	20,00	39	36	31	40
46_B	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	34	44
46_C	Gevels binnenterrein	30,00	47	43	39	48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

29-6-2015 12:08:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 8
Geluidsbelasting N370 (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaa
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N370
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
46_D	Gevels binnenterrein	35,00	51	48	43	52
47_A	Gevels binnenterrein	1,50	39	35	30	40
47_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	37	32	41
47_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	38	33	42
47_D	Gevels binnenterrein	15,00	41	38	33	42
48_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
48_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	36	31	41
48_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	37	32	42
49_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
49_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
49_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	37	32	42
50_A	Gevels binnenterrein	1,50	37	34	29	38
50_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	35	30	39
50_C	Gevels binnenterrein	10,00	39	36	31	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

29-6-2015 12:08:03

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 9

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	Zuidgevel	30,00	56	53	48	57
01_A	Zuidgevel	1,50	53	50	45	54
01_B	Zuidgevel	5,00	55	52	47	56
01_C	Zuidgevel	10,00	56	53	48	57
01_D	Zuidgevel	15,00	56	53	48	57
01_E	Zuidgevel	20,00	57	53	48	57
01_F	Zuidgevel	25,00	57	53	48	57
02_A	Zuidgevel	1,50	54	51	46	55
02_A	Zuidgevel	30,00	57	54	49	58
02_B	Zuidgevel	5,00	56	53	48	57
02_B	Zuidgevel	35,00	57	53	48	58
02_C	Zuidgevel	10,00	57	54	49	58
02_D	Zuidgevel	15,00	57	54	49	58
02_E	Zuidgevel	20,00	57	54	49	58
02_F	Zuidgevel	25,00	57	54	49	58
03_A	Zuidgevel	30,00	58	54	49	59
03_A	Zuidgevel	1,50	55	52	47	56
03_B	Zuidgevel	5,00	57	54	49	58
03_C	Zuidgevel	10,00	58	55	50	59
03_D	Zuidgevel	15,00	58	55	50	59
03_E	Zuidgevel	20,00	58	55	50	59
03_F	Zuidgevel	25,00	58	55	50	59
04_A	Zuidgevel	1,50	56	53	48	57
04_B	Zuidgevel	5,00	58	55	50	59
04_C	Zuidgevel	10,00	59	56	51	60
04_D	Zuidgevel	15,00	59	56	51	60
04_E	Zuidgevel	20,00	59	56	51	60
04_F	Zuidgevel	25,00	59	56	51	60
05_A	Zuidgevel	1,50	58	54	49	58
05_B	Zuidgevel	5,00	60	56	51	61
05_C	Zuidgevel	10,00	60	57	52	61
05_D	Zuidgevel	15,00	60	57	52	61
05_E	Zuidgevel	20,00	60	57	52	61
05_F	Zuidgevel	25,00	60	56	52	61
06_A	Zuidgevel	1,50	60	56	51	61
06_B	Zuidgevel	5,00	62	58	53	62
06_C	Zuidgevel	10,00	62	58	53	63
06_D	Zuidgevel	15,00	62	58	53	62
06_E	Zuidgevel	20,00	61	58	53	62
07_A	Westgevel	1,50	65	61	56	66
07_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
07_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
07_D	Westgevel	15,00	66	62	57	67
07_E	Westgevel	20,00	65	62	57	66
08_A	Westgevel	1,50	65	62	57	66
08_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
08_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
08_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
08_E	Westgevel	20,00	66	62	57	67
09_A	Westgevel	1,50	65	62	57	66
09_B	Westgevel	5,00	66	63	58	67
09_C	Westgevel	10,00	66	63	58	67
09_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
10_A	Westgevel	1,50	66	62	57	66
10_B	Westgevel	5,00	67	63	58	68
10_C	Westgevel	10,00	67	63	58	68
10_D	Westgevel	15,00	66	63	58	67
11_B	Westgevel	5,00	67	63	59	68
11_C	Westgevel	10,00	67	63	59	68

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:26:25

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 9

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11_D	Westgevel	15,00	67	63	58	67
12_A	Westgevel	1,50	66	63	58	67
12_B	Westgevel	5,00	67	64	59	68
12_C	Westgevel	10,00	67	64	59	68
12_D	Westgevel	15,00	67	63	59	68
13_A	Westgevel	1,50	67	63	58	68
13_B	Westgevel	5,00	68	64	59	69
13_C	Westgevel	10,00	67	64	59	68
13_D	Westgevel	15,00	67	64	59	68
13_E	Westgevel	20,00	67	63	58	68
14_A	Westgevel	1,50	67	64	59	68
14_B	Westgevel	5,00	68	65	60	69
14_C	Westgevel	10,00	68	64	60	69
14_D	Westgevel	15,00	67	64	59	68
14_E	Westgevel	20,00	67	64	59	68
15_A	Westgevel	1,50	67	64	59	68
15_B	Westgevel	5,00	68	65	60	69
15_C	Westgevel	10,00	68	65	60	69
15_D	Westgevel	15,00	68	64	59	68
15_E	Westgevel	20,00	67	64	59	68
15_F	Westgevel	25,00	67	63	58	67
16_A	Noordgevel	1,50	62	59	54	63
16_B	Noordgevel	5,00	63	60	55	64
16_C	Noordgevel	10,00	63	60	55	64
16_D	Noordgevel	15,00	63	60	55	64
16_E	Noordgevel	20,00	63	60	55	64
16_F	Noordgevel	25,00	62	59	54	63
17_A	Noordgevel	1,50	59	56	51	60
17_B	Noordgevel	5,00	61	57	52	62
17_C	Noordgevel	10,00	61	58	53	62
17_D	Noordgevel	15,00	61	58	53	62
17_E	Noordgevel	20,00	61	58	53	62
17_F	Noordgevel	25,00	61	58	53	62
18_A	Noordgevel	1,50	57	53	48	57
18_A	Noordgevel	30,00	59	56	51	60
18_B	Noordgevel	5,00	59	55	50	60
18_C	Noordgevel	10,00	59	56	51	60
18_D	Noordgevel	15,00	59	56	51	60
18_E	Noordgevel	20,00	59	56	51	60
18_F	Noordgevel	25,00	60	56	51	61
19_A	Noordgevel	30,00	58	55	50	59
19_A	Noordgevel	1,50	55	52	46	56
19_B	Noordgevel	35,00	58	55	50	59
19_B	Noordgevel	5,00	57	54	49	58
19_C	Noordgevel	10,00	57	54	49	58
19_D	Noordgevel	15,00	58	54	49	59
19_E	Noordgevel	20,00	58	54	50	59
19_F	Noordgevel	25,00	58	55	50	59
20_A	Noordgevel	1,50	53	50	45	54
20_A	Noordgevel	30,00	57	54	49	58
20_B	Noordgevel	5,00	55	52	47	56
20_B	Noordgevel	35,00	58	54	49	58
20_C	Noordgevel	10,00	56	53	48	57
20_C	Noordgevel	40,00	58	54	49	59
20_D	Noordgevel	15,00	57	53	48	57
20_E	Noordgevel	20,00	56	53	48	57
20_F	Noordgevel	25,00	57	54	49	58
21_A	Noordgevel	30,00	56	53	48	57
21_A	Noordgevel	1,50	53	49	44	53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:26:25

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 9

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
21_B	Noordgevel	35,00	57	53	48	58
21_B	Noordgevel	5,00	54	51	46	55
21_C	Noordgevel	10,00	55	52	47	56
21_D	Noordgevel	15,00	56	52	47	57
21_E	Noordgevel	20,00	56	52	47	56
21_F	Noordgevel	25,00	56	53	48	57
22_A	Oostgevel	30,00	31	27	23	32
22_A	Oostgevel	1,50	35	31	26	36
22_B	Oostgevel	35,00	27	24	19	28
22_B	Oostgevel	5,00	39	35	30	40
22_C	Oostgevel	10,00	40	37	32	41
22_D	Oostgevel	15,00	41	38	33	42
22_E	Oostgevel	20,00	32	29	24	33
22_F	Oostgevel	25,00	30	26	22	31
23_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
23_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
23_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
23_D	Oostgevel	15,00	42	38	33	43
24_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
24_B	Oostgevel	5,00	41	37	32	42
24_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
25_A	Oostgevel	1,50	38	35	30	39
25_B	Oostgevel	5,00	40	37	32	41
25_C	Oostgevel	10,00	41	38	33	42
26_A	Oostgevel	1,50	40	37	32	41
26_B	Oostgevel	5,00	42	38	33	42
26_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
27_A	Oostgevel	1,50	40	36	31	41
27_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
27_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
28_A	Oostgevel	1,50	40	36	31	41
28_B	Oostgevel	5,00	42	38	33	43
28_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
28_D	Oostgevel	15,00	42	39	34	43
29_A	Oostgevel	30,00	40	36	31	40
29_A	Oostgevel	1,50	39	36	31	40
29_B	Oostgevel	5,00	41	38	33	42
29_C	Oostgevel	10,00	42	39	34	43
29_D	Oostgevel	15,00	42	39	34	43
29_E	Oostgevel	20,00	38	35	30	39
29_F	Oostgevel	25,00	39	35	31	40
30_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
31_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
32_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
32_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
32_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
33_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
33_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
33_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
34_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
34_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	36	31	40
34_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
34_D	Gevels binnenterrein	15,00	42	38	33	42
35_A	Gevels binnenterrein	20,00	40	36	31	41
35_B	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	35	44
35_C	Gevels binnenterrein	30,00	45	41	37	46
36_A	Gevels binnenterrein	20,00	43	39	35	44
36_B	Gevels binnenterrein	25,00	46	43	38	47
36_C	Gevels binnenterrein	30,00	48	45	40	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:26:25

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 9

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
 Model: Wegverkeerslawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Wegen
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
36_D	Gevels binnenterrein	35,00	48	44	40	49
37_A	Gevels binnenterrein	30,00	49	45	40	49
37_A	Gevels binnenterrein	1,50	37	34	29	38
37_B	Gevels binnenterrein	5,00	38	35	30	39
37_C	Gevels binnenterrein	10,00	39	36	31	40
37_D	Gevels binnenterrein	15,00	40	36	32	41
37_E	Gevels binnenterrein	20,00	42	38	34	43
37_F	Gevels binnenterrein	25,00	48	45	40	49
38_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	31	26	35
38_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	32	27	36
38_C	Gevels binnenterrein	10,00	36	33	28	37
38_D	Gevels binnenterrein	15,00	38	34	30	39
38_E	Gevels binnenterrein	20,00	35	31	26	36
39_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	30	25	35
39_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	32	27	36
39_C	Gevels binnenterrein	10,00	36	33	28	37
39_D	Gevels binnenterrein	15,00	38	35	30	39
40_A	Gevels binnenterrein	1,50	33	30	25	34
40_B	Gevels binnenterrein	5,00	35	32	27	36
40_C	Gevels binnenterrein	10,00	36	32	27	37
40_D	Gevels binnenterrein	15,00	36	33	28	37
41_A	Gevels binnenterrein	1,50	32	29	24	33
41_B	Gevels binnenterrein	5,00	34	30	25	34
41_C	Gevels binnenterrein	10,00	35	31	26	36
41_D	Gevels binnenterrein	15,00	35	31	26	35
42_A	Gevels binnenterrein	1,50	34	31	26	35
42_B	Gevels binnenterrein	5,00	36	32	27	37
42_C	Gevels binnenterrein	10,00	37	33	28	38
42_D	Gevels binnenterrein	15,00	36	33	28	37
42_E	Gevels binnenterrein	20,00	33	30	25	34
43_A	Gevels binnenterrein	1,50	35	31	26	36
43_B	Gevels binnenterrein	5,00	36	33	28	37
43_C	Gevels binnenterrein	10,00	37	34	29	38
43_D	Gevels binnenterrein	15,00	37	33	28	38
43_E	Gevels binnenterrein	20,00	35	31	26	36
44_A	Gevels binnenterrein	30,00	52	49	44	53
44_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
44_B	Gevels binnenterrein	35,00	55	52	47	56
44_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	36	31	40
44_C	Gevels binnenterrein	10,00	40	37	32	41
44_D	Gevels binnenterrein	15,00	41	37	32	42
44_E	Gevels binnenterrein	20,00	40	37	32	41
44_F	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	35	44
45_A	Gevels binnenterrein	20,00	40	36	32	41
45_B	Gevels binnenterrein	25,00	44	41	36	45
45_C	Gevels binnenterrein	30,00	49	45	41	50
45_D	Gevels binnenterrein	35,00	53	49	45	54
45_E	Gevels binnenterrein	40,00	54	51	46	55
46_A	Gevels binnenterrein	20,00	40	36	31	41
46_B	Gevels binnenterrein	25,00	43	39	35	44
46_C	Gevels binnenterrein	30,00	47	43	39	48
46_D	Gevels binnenterrein	35,00	51	48	43	52
47_A	Gevels binnenterrein	1,50	39	35	30	40
47_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	37	32	41
47_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	38	33	42
47_D	Gevels binnenterrein	15,00	42	38	33	42
48_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
48_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	36	32	41
48_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	37	33	42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:26:25

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 9

Gecumuleerde geluidsbelasting (excl. aftrek art. 110g Wgh)

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeerslawaai
LAgq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
49_A	Gevels binnenterrein	1,50	38	35	30	39
49_B	Gevels binnenterrein	5,00	40	36	31	40
49_C	Gevels binnenterrein	10,00	41	37	32	42
50_A	Gevels binnenterrein	1,50	37	34	29	38
50_B	Gevels binnenterrein	5,00	39	35	30	39
50_C	Gevels binnenterrein	10,00	39	36	31	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

28-6-2015 14:26:25

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 10
Geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoorweglawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	01_A	Zuidgevel	30,00	48	46	47	53
	01_A	Zuidgevel	1,50	44	42	42	49
	01_B	Zuidgevel	5,00	45	44	44	51
	01_C	Zuidgevel	10,00	47	45	45	52
	01_D	Zuidgevel	15,00	48	46	46	53
	01_E	Zuidgevel	20,00	48	46	47	53
	01_F	Zuidgevel	25,00	48	46	46	53
	02_A	Zuidgevel	1,50	43	41	42	49
	02_A	Zuidgevel	30,00	48	46	47	53
	02_B	Zuidgevel	5,00	45	43	44	50
	02_B	Zuidgevel	35,00	48	46	46	53
	02_C	Zuidgevel	10,00	46	44	45	52
	02_D	Zuidgevel	15,00	47	46	46	53
	02_E	Zuidgevel	20,00	48	46	46	53
	02_F	Zuidgevel	25,00	48	46	46	53
	03_A	Zuidgevel	30,00	47	45	46	52
	03_A	Zuidgevel	1,50	42	40	41	48
	03_B	Zuidgevel	5,00	44	42	43	49
	03_C	Zuidgevel	10,00	45	44	44	51
	03_D	Zuidgevel	15,00	46	45	45	52
	03_E	Zuidgevel	20,00	47	45	46	52
	03_F	Zuidgevel	25,00	47	45	46	52
	04_A	Zuidgevel	1,50	42	40	41	47
	04_B	Zuidgevel	5,00	43	41	42	48
	04_C	Zuidgevel	10,00	45	43	43	50
	04_D	Zuidgevel	15,00	46	44	44	51
	04_E	Zuidgevel	20,00	46	45	45	52
	04_F	Zuidgevel	25,00	46	45	45	52
	05_A	Zuidgevel	1,50	42	41	41	48
	05_B	Zuidgevel	5,00	43	41	42	48
	05_C	Zuidgevel	10,00	45	43	43	50
	05_D	Zuidgevel	15,00	46	44	44	51
	05_E	Zuidgevel	20,00	46	44	45	51
	05_F	Zuidgevel	25,00	46	44	45	51
	06_A	Zuidgevel	1,50	42	40	41	47
	06_B	Zuidgevel	5,00	44	42	42	49
	06_C	Zuidgevel	10,00	45	43	44	50
	06_D	Zuidgevel	15,00	46	44	45	51
	06_E	Zuidgevel	20,00	46	45	45	52
	07_A	Westgevel	1,50	39	37	38	44
	07_B	Westgevel	5,00	39	38	38	45
	07_C	Westgevel	10,00	40	38	39	45
	07_D	Westgevel	15,00	41	39	40	46
	07_E	Westgevel	20,00	42	40	40	47
	08_A	Westgevel	1,50	38	37	37	44
	08_B	Westgevel	5,00	39	37	38	44
	08_C	Westgevel	10,00	40	38	39	45
	08_D	Westgevel	15,00	40	39	39	46
	08_E	Westgevel	20,00	41	39	40	46
	09_A	Westgevel	1,50	38	36	37	43
	09_B	Westgevel	5,00	39	37	38	44
	09_C	Westgevel	10,00	39	38	38	45
	09_D	Westgevel	15,00	40	38	39	45
	10_A	Westgevel	1,50	37	36	36	43
	10_B	Westgevel	5,00	38	37	37	44
	10_C	Westgevel	10,00	39	37	38	44
	10_D	Westgevel	15,00	40	38	38	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:25:53

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 10
Geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoorweglawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
11_B	Westgevel	5,00	39	37	38	45	
11_C	Westgevel	10,00	40	38	39	45	
11_D	Westgevel	15,00	40	39	39	46	
12_A	Westgevel	1,50	38	37	37	44	
12_B	Westgevel	5,00	40	39	39	46	
12_C	Westgevel	10,00	41	39	39	46	
12_D	Westgevel	15,00	41	40	40	47	
13_A	Westgevel	1,50	38	36	37	43	
13_B	Westgevel	5,00	39	38	38	45	
13_C	Westgevel	10,00	40	38	38	45	
13_D	Westgevel	15,00	40	39	39	46	
13_E	Westgevel	20,00	41	39	40	46	
14_A	Westgevel	1,50	38	36	37	43	
14_B	Westgevel	5,00	39	37	38	44	
14_C	Westgevel	10,00	39	37	38	45	
14_D	Westgevel	15,00	40	38	39	45	
14_E	Westgevel	20,00	40	39	39	46	
15_A	Westgevel	1,50	36	34	34	41	
15_B	Westgevel	5,00	36	34	35	41	
15_C	Westgevel	10,00	37	35	36	42	
15_D	Westgevel	15,00	37	35	36	42	
15_E	Westgevel	20,00	37	36	36	43	
15_F	Westgevel	25,00	38	36	37	43	
16_A	Noordgevel	1,50	19	17	18	24	
16_B	Noordgevel	5,00	20	18	19	25	
16_C	Noordgevel	10,00	26	24	25	31	
16_D	Noordgevel	15,00	16	15	15	22	
16_E	Noordgevel	20,00	13	11	11	18	
16_F	Noordgevel	25,00	12	10	11	17	
17_A	Noordgevel	1,50	24	22	23	30	
17_B	Noordgevel	5,00	26	24	25	31	
17_C	Noordgevel	10,00	28	26	27	33	
17_D	Noordgevel	15,00	18	16	16	23	
17_E	Noordgevel	20,00	9	7	8	14	
17_F	Noordgevel	25,00	6	5	5	11	
18_A	Noordgevel	30,00	15	14	14	21	
18_A	Noordgevel	1,50	21	19	20	26	
18_B	Noordgevel	5,00	24	22	23	29	
18_C	Noordgevel	10,00	23	22	22	29	
18_D	Noordgevel	15,00	20	18	19	25	
18_E	Noordgevel	20,00	17	15	16	23	
18_F	Noordgevel	25,00	17	15	16	22	
19_A	Noordgevel	30,00	12	10	11	17	
19_A	Noordgevel	1,50	21	19	19	26	
19_B	Noordgevel	35,00	0	-2	-1	5	
19_B	Noordgevel	5,00	24	23	23	30	
19_C	Noordgevel	10,00	27	25	25	32	
19_D	Noordgevel	15,00	23	21	21	28	
19_E	Noordgevel	20,00	14	13	13	20	
19_F	Noordgevel	25,00	14	12	13	19	
20_A	Noordgevel	1,50	21	20	20	27	
20_A	Noordgevel	30,00	15	14	14	21	
20_B	Noordgevel	5,00	25	24	24	31	
20_B	Noordgevel	35,00	3	2	2	9	
20_C	Noordgevel	10,00	27	25	25	32	
20_C	Noordgevel	40,00	--	--	--	--	
20_D	Noordgevel	15,00	27	26	26	33	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:25:53

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 10
Geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoorweglawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	20_E	Noordgevel	20,00	16	14	14	21
	20_F	Noordgevel	25,00	16	14	15	22
	21_A	Noordgevel	30,00	18	17	17	24
	21_A	Noordgevel	1,50	21	20	20	27
	21_B	Noordgevel	35,00	7	6	6	13
	21_B	Noordgevel	5,00	26	25	25	31
	21_C	Noordgevel	10,00	28	26	26	33
	21_D	Noordgevel	15,00	29	28	28	35
	21_E	Noordgevel	20,00	18	16	17	23
	21_F	Noordgevel	25,00	18	16	17	23
	22_A	Oostgevel	30,00	43	41	42	48
	22_A	Oostgevel	1,50	38	36	36	43
	22_B	Oostgevel	35,00	43	41	42	48
	22_B	Oostgevel	5,00	40	38	38	45
	22_C	Oostgevel	10,00	41	39	39	46
	22_D	Oostgevel	15,00	42	40	41	47
	22_E	Oostgevel	20,00	42	41	41	48
	22_F	Oostgevel	25,00	43	41	42	48
	23_A	Oostgevel	1,50	39	37	37	44
	23_B	Oostgevel	5,00	40	39	39	46
	23_C	Oostgevel	10,00	42	40	40	47
	23_D	Oostgevel	15,00	43	41	41	48
	24_A	Oostgevel	1,50	39	38	38	45
	24_B	Oostgevel	5,00	41	39	40	46
	24_C	Oostgevel	10,00	42	40	41	47
	25_A	Oostgevel	1,50	40	38	38	45
	25_B	Oostgevel	5,00	42	40	41	47
	25_C	Oostgevel	10,00	43	41	42	48
	26_A	Oostgevel	1,50	42	40	40	47
	26_B	Oostgevel	5,00	43	41	42	48
	26_C	Oostgevel	10,00	44	42	43	50
	27_A	Oostgevel	1,50	42	40	41	47
	27_B	Oostgevel	5,00	43	42	42	49
	27_C	Oostgevel	10,00	45	43	43	50
	28_A	Oostgevel	1,50	42	40	41	47
	28_B	Oostgevel	5,00	44	42	43	49
	28_C	Oostgevel	10,00	45	43	44	50
	28_D	Oostgevel	15,00	46	45	45	52
	29_A	Oostgevel	30,00	47	45	46	52
	29_A	Oostgevel	1,50	43	41	42	48
	29_B	Oostgevel	5,00	45	43	44	50
	29_C	Oostgevel	10,00	46	44	45	51
	29_D	Oostgevel	15,00	47	46	46	53
	29_E	Oostgevel	20,00	47	45	46	53
	29_F	Oostgevel	25,00	47	45	46	52
	30_A	Gevens binnenterrein	1,50	21	19	20	26
	31_A	Gevens binnenterrein	1,50	22	20	21	27
	32_A	Gevens binnenterrein	1,50	21	19	19	26
	32_B	Gevens binnenterrein	5,00	21	19	20	26
	32_C	Gevens binnenterrein	10,00	22	20	21	27
	33_A	Gevens binnenterrein	1,50	20	18	18	25
	33_B	Gevens binnenterrein	5,00	20	19	19	26
	33_C	Gevens binnenterrein	10,00	21	19	20	26
	34_A	Gevens binnenterrein	1,50	21	19	20	26
	34_B	Gevens binnenterrein	5,00	22	20	21	27
	34_C	Gevens binnenterrein	10,00	23	21	21	28
	34_D	Gevens binnenterrein	15,00	24	22	22	29

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:25:53

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 10
Geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Rapport: Resultatentabel
 Model: Spoorweglawaai
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
35_A	Gevels binnenterrein	20,00	24	23	23	29
35_B	Gevels binnenterrein	25,00	24	22	23	29
35_C	Gevels binnenterrein	30,00	26	24	24	31
36_A	Gevels binnenterrein	20,00	28	26	26	33
36_B	Gevels binnenterrein	25,00	27	25	26	32
36_C	Gevels binnenterrein	30,00	27	25	26	32
36_D	Gevels binnenterrein	35,00	29	28	28	35
37_A	Gevels binnenterrein	30,00	26	25	25	32
37_A	Gevels binnenterrein	1,50	20	18	19	25
37_B	Gevels binnenterrein	5,00	21	20	20	27
37_C	Gevels binnenterrein	10,00	23	22	22	28
37_D	Gevels binnenterrein	15,00	26	24	25	31
37_E	Gevels binnenterrein	20,00	32	31	31	37
37_F	Gevels binnenterrein	25,00	33	31	31	38
38_A	Gevels binnenterrein	1,50	22	20	21	27
38_B	Gevels binnenterrein	5,00	23	21	22	28
38_C	Gevels binnenterrein	10,00	26	24	25	31
38_D	Gevels binnenterrein	15,00	31	29	30	36
38_E	Gevels binnenterrein	20,00	34	32	33	39
39_A	Gevels binnenterrein	1,50	23	21	22	28
39_B	Gevels binnenterrein	5,00	25	24	24	31
39_C	Gevels binnenterrein	10,00	30	28	29	35
39_D	Gevels binnenterrein	15,00	36	34	35	41
40_A	Gevels binnenterrein	1,50	29	27	28	34
40_B	Gevels binnenterrein	5,00	31	30	30	36
40_C	Gevels binnenterrein	10,00	33	32	32	39
40_D	Gevels binnenterrein	15,00	37	35	36	42
41_A	Gevels binnenterrein	1,50	24	22	23	29
41_B	Gevels binnenterrein	5,00	26	24	24	31
41_C	Gevels binnenterrein	10,00	30	28	28	35
41_D	Gevels binnenterrein	15,00	35	33	34	40
42_A	Gevels binnenterrein	1,50	25	23	23	30
42_B	Gevels binnenterrein	5,00	26	24	25	31
42_C	Gevels binnenterrein	10,00	28	26	26	33
42_D	Gevels binnenterrein	15,00	33	31	31	38
42_E	Gevels binnenterrein	20,00	38	36	36	43
43_A	Gevels binnenterrein	1,50	22	20	21	27
43_B	Gevels binnenterrein	5,00	23	21	22	28
43_C	Gevels binnenterrein	10,00	26	24	25	31
43_D	Gevels binnenterrein	15,00	35	33	34	40
43_E	Gevels binnenterrein	20,00	39	38	38	44
44_A	Gevels binnenterrein	30,00	42	41	41	48
44_A	Gevels binnenterrein	1,50	22	20	20	27
44_B	Gevels binnenterrein	35,00	43	41	41	48
44_B	Gevels binnenterrein	5,00	23	21	22	28
44_C	Gevels binnenterrein	10,00	25	23	23	30
44_D	Gevels binnenterrein	15,00	30	29	29	36
44_E	Gevels binnenterrein	20,00	40	38	38	45
44_F	Gevels binnenterrein	25,00	41	39	40	46
45_A	Gevels binnenterrein	20,00	43	41	41	48
45_B	Gevels binnenterrein	25,00	44	42	43	49
45_C	Gevels binnenterrein	30,00	44	42	42	49
45_D	Gevels binnenterrein	35,00	44	42	43	49
45_E	Gevels binnenterrein	40,00	44	42	43	49
46_A	Gevels binnenterrein	20,00	43	42	42	49
46_B	Gevels binnenterrein	25,00	44	42	43	49
46_C	Gevels binnenterrein	30,00	44	42	42	49

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:25:53

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 10
Geluidsbelasting spoorlijn Groningen - Delfzijl

Rapport: Resultatentabel
Model: Spoorweglawaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
46_D	Gevels binnenterrein	35,00	44	42	43	49
47_A	Gevels binnenterrein	1,50	24	22	22	29
47_B	Gevels binnenterrein	5,00	25	23	24	30
47_C	Gevels binnenterrein	10,00	26	25	25	31
47_D	Gevels binnenterrein	15,00	30	28	29	35
48_A	Gevels binnenterrein	1,50	23	21	22	28
48_B	Gevels binnenterrein	5,00	25	23	23	30
48_C	Gevels binnenterrein	10,00	26	24	25	31
49_A	Gevels binnenterrein	1,50	20	19	19	26
49_B	Gevels binnenterrein	5,00	22	21	21	28
49_C	Gevels binnenterrein	10,00	25	24	24	31
50_A	Gevels binnenterrein	1,50	31	30	30	37
50_B	Gevels binnenterrein	5,00	34	32	32	39
50_C	Gevels binnenterrein	10,00	35	33	34	40

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V3.00

26-6-2015 9:25:53

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ingenieursbureau Spreen

Bijlage 11
Rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeerslawaaï

Model eigenschap	
Omschrijving	Wegverkeerslawaaï
Verantwoordelijke	Hcj
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	rsd op 8-3-2012
Laatst ingezien door	Bureau-Spreen op 25-6-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.81
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	5
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Geomilieu V3.00

25-6-2015 22:34:39

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Extern Advies

Bevoegd gezag	: Gemeente Groningen	Datum	: 27-08-2015
Kenmerk VTH/DMS	:	Liza-nummer	: 37755
Aan	: Dhr. T. Knottnerus		
Van	: Patrick van Lennep	Collegiale toetser	: K. Stijkel
Onderwerp / Locatie	: Externe veiligheidstoets bestemmingsplan Friesestraatweg 145		

1 Inleiding

Nabij de provinciale weg N370 en het spoortraject Groningen – Sauwerd aan de Friesestraatweg 145 in Groningen, wil een initiatiefnemer een woontoren realiseren voor 450 personen. Gevraagd wordt een advies met betrekking tot externe veiligheid.

1.1 Ligging plangebied

De begrenzing van het plangebied is aangegeven in onderstaande figuur.



Figuur 1: risicosituatie plangebied De Kristallen

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de achtergronden van het externe veiligheidsbeleid besproken. Hierin worden onder andere de begrippen plaatsgebonden risico (PR), groepsrisico (GR) en de verantwoordingsplicht toegelicht. Hoofdstuk drie bevat het beleidskader. In hoofdstuk 4 worden de relevante risicobronnen voor het bestemmingsplan beschreven en worden de berekende resultaten van groepsrisico geanalyseerd. In hoofdstuk 5 wordt het advies van de Veiligheidsregio weergegeven en als laatste wordt in hoofdstuk 6 de conclusie opgenomen.

2 Externe Veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



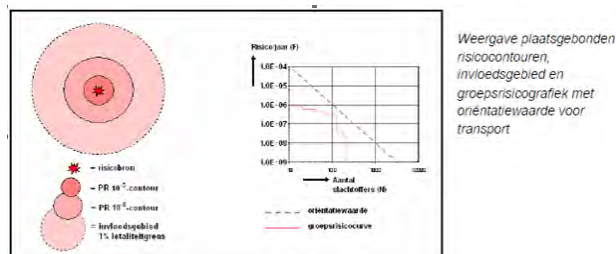
categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is dit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor hogedruk aardgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaarcontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaarcontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 2: weergave PR en groepsrisico

Verantwoordingsplicht

In de wet- en regelgeving is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Aandacht aan de verantwoording moet worden gegeven wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico (significant) toeneemt. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van deze

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals mogelijke bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 3: Elementen verantwoordingsplicht groepsrisico

De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer ook het advies van de Veiligheidsregio Groningen is ingewonnen.

3 Beleid

Om de externe veiligheidsrisico's te beheersen heeft de rijksoverheid een aantal nota's, circulaire en besluiten opgesteld die leidend zijn voor externe veiligheidstaken van de provincie en gemeenten. Het gaat daarbij om wet- en regelgeving waarin risiconormen zijn gesteld voor respectievelijk inrichtingen, transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Het rijksbeleid staat niet op zichzelf.

3.1 Risicobedrijven

Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het Bevi verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met de externe veiligheid als ze een milieuvergunning verlenen of een bestemmingsplan maken.

3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Het Bevt is vergelijkbaar met het Bevi en bevat risiconormen voor transportroutes (spoor, weg en waterwegen). Op basis van het Bevt moet rekening worden gehouden met het Landelijk Basisnet (verder Basisnet) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het Basisnet is dat door het vastleggen van veiligheidszones de gebruikruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Provincies kunnen een eigen Basisnet vastleggen; dat is ook binnen de provincie Groningen het geval.

Wat betreft het transport voor gevaarlijke stoffen: dit vindt in de gemeente Groningen onder meer plaats via de spoorlijn Groningen – Sauwerd en de provinciale weg N370.

3.2.1 Landelijk Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg en het water. Met het Basisnet water, weg en spoor worden risicoplafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld.

In het Basisnet wordt een maximum opgelegd aan de PR 10^{-6} . Deze PR 10^{-6} kan daarmee niet meer ongelimiteerd groeien. De PR-max vormt de grens van de gebruikruimte voor het vervoer en tevens de grens van de veiligheidszone. Een veiligheidszone is een zone langs wegen, hoofdspoorwegen en/of binnenwateren waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan. Nieuwe beperkt

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



kwetsbare objecten zijn hier alleen in uitzonderingsgevallen toegestaan. De veiligheidszone wordt gemeten vanaf het hart van de spoorbundel, het midden van de weg of op de referentiepunten gelegen op de begrenzijnslijnen van de vaarweg. In het kader van de ruimtelijke ordening dient de afstand die voor de veiligheidszone in het Basisnet is vastgesteld te worden gehanteerd en wordt niet meer berekend. Het groepsrisico daarentegen dient wel te worden berekend en wordt daarbij de maximale benutting van groeiruimte voor het vervoer toegepast die in de bijlage van het Basisnet is vastgelegd. Daarnaast moet voor bepaalde transportmodaliteiten met veel vervoer van zeer brandbare vloeistoffen in het Basisnet rekening worden gehouden met een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Een PAG is een gebied tot 30 meter aan weerszijden van de spoorbaan (en erboven) en 30 meter gemeten vanaf de rechter rand van de rijstrook van de (rijks)weg of het spoor waarbinnen, bij realisatie van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Plasbranden kunnen ontstaan wanneer brandbare vloeistoffen ten gevolge van een ongeluk of calamiteit kunnen weglekken uit een tankwagen/wagon en tot ontbranding kunnen komen.

De spoorlijn Groningen – Sauwerd is opgenomen in het landelijk Basisnet.

3.2.2 Provinciaal Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het provinciaal basisnet Groningen is het antwoord op de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen waarin een borging van risicoafstanden als gevolg van transporten van gevaarlijke stoffen wordt aangekondigd. Het doel is om deze transportroutes vast te leggen en een systeem te creëren waarbij rekening kan worden gehouden met de dynamiek van transport en toekomstige groei. Om dit te bereiken wordt langs een aantal aangewezen transportroutes (de grotere weg-, spoor- en waterinfrastructuur) in beginsel een zone van 30 meter aangehouden waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies mogelijk wordt beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen, e.d.). Daarnaast zal binnen een gebied van 200 meter van de transportroute het groepsrisico moeten worden verantwoord. Voor de gemeente Groningen is o.a. de N370 opgenomen in het provinciaal basisnet Groningen.

3.3 Hogedrukaardgastransportleidingen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn de normen voor externe veiligheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vastgelegd. De regels voor buisleidingen zijn op basis van het Bevb uitgewerkt in de Ministeriële regeling externe veiligheid buisleidingen. Ook het Bevb is op dezelfde wijze opgesteld als het Bevi. Het Bevb stelt verplicht om bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten. Tevens geldt een belemmeringsstrook van 4 of 5 meter aan weerszijde van de leiding die vrij moet blijven van bebouwing.

3.4 Beleidsregel Externe veiligheid gemeente Groningen

In januari 2010 heeft de gemeente Groningen eigen externe veiligheidsbeleid vastgesteld. Hierin geeft de gemeente Groningen aan, hoe zij binnen haar grenzen met het milieuaspect externe veiligheid om wil gaan. In de visie worden randvoorwaarden geformuleerd voor nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast bevat de visie een afwegingskader voor de initiatieffase van nieuwe ontwikkelingen.

4 Ruimtelijke inventarisatie

4.1 De Kristallen

Het realiseren van De Kristallen te Groningen is in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) aan te merken als een kwetsbaar object. In De Kristallen zullen 1-persoons en 2-

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



persoons appartementen worden gerealiseerd. De verwachting is dat ongeveer 450 personen hier kunnen wonen.

4.2 Risicovolle inrichtingen

Binnen/nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gelegen. Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen.

4.3 Risicovolle transportroutes

Nabij het plangebied zijn de volgende risicobronnen, alsmede de bronnen die invloed hebben op het plangebied, geïnventariseerd.

Soort	Risicobron	Wet-en regelgeving
Transport	N370	provinciaal basisnet Groningen
	Spoorlijn Groningen – Sauwerd	Landelijk Basisnet

Tabel 1: Risicobronnen

4.3.1 Plaatsgebonden risico transport

Zowel voor de provinciale weg N370 als de spoorlijn Groningen – Sauwerd is het risico berekend. Voor de vervoerscijfers is gebruik gemaakt van de aantallen genoemd in het landelijke basisnet en het provinciaal basisnet Groningen. De spoorlijn en de provinciale weg kennen geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} buiten het spoor / de weg, daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

4.3.2 Groepsrisico transport

N370 huidige situatie

Voor de provinciale weg N370 is in het provinciaal basisnet Groningen het invloedsgebied gesteld op 200 meter aan weerszijden van de weg.

In onderstaande tabel is de afstand aangegeven van het onderhavige plangebied tot de provinciale weg:

Weg	Invloedsgebied (m)	Afstand weg tot locatie in m
N370	200	Circa 15

Tabel 2: Afstand provinciale weg tot invloedsgebied en plangebied

Uit de tabel komt naar voren dat het plangebied binnen de 200 meter zone, waarbinnen de verantwoording van het groepsrisico moet worden opgesteld, en binnen het invloedsgebied van de weg is gelegen.

Voor de Provinciale weg N370 is een berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van een calamiteit met een wegtransport gemaakt. Hiervoor is gebruik gemaakt van het rekenprogramma RBM-II versie 2.3. Deze berekening geeft o.a. inzicht in de PR 10^{-8} contour van de N370. Dit is namelijk het gebied waarin de aanwezige bevolking nog significant bijdraagt aan het berekende risico.

Voor de RBM-II berekening is een wegvak van circa 2000 meter van N370 gemodelleerd. De huidige bevolking in het plangebied alsook buiten het plangebied is met behulp van het populatiebestand

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



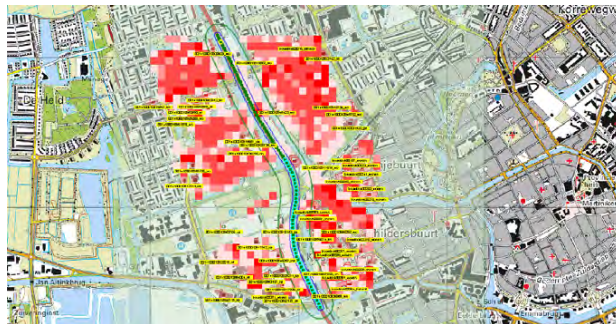
groepsrisicoberekeningen (populator) in RBM II geïmporteerd. De gegevens uit de populator zijn medio juni 2015 ontvangen.

Voor de frequentie van het aantal transporten is gebruik gemaakt van de referentiewaarden getelde wegvlakken voor provinciale wegen zoals deze zijn opgenomen in het provinciaal basisnet Groningen. Voor de N370 zijn dit onderstaande transporten:

Referentiewaarden overige provinciale wegen				
LF1	LF2	LT1	LT2	GF3
10.000	10.000	0	100	1050

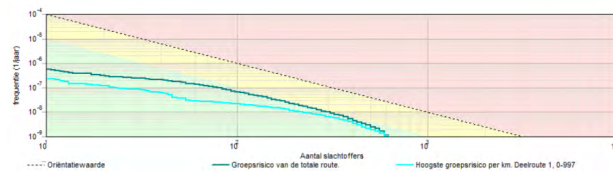
Tabel 3: Referentiewaarden vervoer gevaarlijke stoffen N370

De uitkomst van de berekening laat zien dat het plaatsgebonden risico 10^{-6} niet aanwezig is en dat het plaatsgebonden risico 10^{-8} op 101 meter van de provinciale weg ligt.



Figuur4: Overzicht invoer RBMII en inzicht in plaatsgebonden risico 10^{-8} in het groen

Uit het resultaat van de berekening komt naar voren dat voor de situatie waar aan beide kanten van de provinciale weg N370 het aantal personen is ingevoerd het groepsrisico onder de oriënterende waarde ligt. Zie onderstaande figuur 5.



Figuur 5: fN curve provinciale weg N370

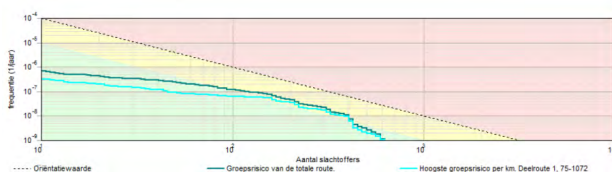
N370 huidige situatie met invulling De Kristallen te Groningen

Voor deze risicoberekening is de frequentie van het aantal transporten voor de provinciale weg N370, zoals deze zijn ingevoerd in de berekening "N370 huidige situatie", gelijk gebleven. Doordat de frequentie van het aantal transporten voor het betreffende traject gelijk zijn gebleven wordt dezelfde PR 10^{-8} contour verkregen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



In deze berekening is De Kristallen te Groningen in de berekening opgenomen. Het resultaat van de risicoberekening is dat ook met de aanwezigheid van De Kristallen de oriënterende waarde niet wordt overschreden. Er is geen sprake van ruimtelijke belemmeringen voor wat betreft het aspect externe veiligheid.



Figuur 6: fN curve provinciale weg N370 met De Kristallen

Spoorlijn Groningen – Sauwerd huidige situatie

In de Handleiding risicoanalyse transport (HART, versie 1.1, 1 april 2015, Rijkswaterstaat) is bepaald tot welke afstand bevolking invloed kan hebben op het resultaat van het groepsrisico. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens.

Volgens de handleiding is voor de berekening van het groepsrisico inzicht nodig in de personendichtheden binnen het invloedsgebied van de maatgevende stof ter hoogte van het plangebied. In onderstaande tabel is de maatgevende stof, het invloedsgebied en de afstand van het onderhavige plangebied tot het spoorwegtraject Groningen – Sauwerd weergegeven:

Spoorwegtraject	Maatgevende stof	Invloedsgebied (m)	Afstand tot locatie in m
Groningen – Sauwerd	B3	4000	Circa 150

Tabel 4: Maatgevende stof, invloedsgebied en afstand spoorwegtraject tot plangebied

Uit de tabel komt naar voren dat het plangebied binnen de 200 meter zone, waarbinnen de verantwoording van het groepsrisico moet worden opgesteld, en binnen het invloedsgebied van het spoor is gelegen.

Voor de spoorlijn Groningen – Sauwerd is een berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van een calamiteit met een spoortransport gemaakt. Hiervoor is gebruik gemaakt van het rekenprogramma RBM-II versie 2.3. Deze berekening geeft o.a. inzicht in de PR 10^{-8} contour van de spoorlijn Groningen – Sauwerd. Dit is namelijk het gebied waarin de aanwezige bevolking nog significant bijdraagt aan het berekende risico.

Voor de RBM-II berekening is een baanvaklengte van circa 1300 meter van de spoorlijn Groningen – Sauwerd gemodelleerd. De huidige bevolking in het plangebied alsook buiten het plangebied is met behulp van het populatiebestand groepsrisicoberekeningen (populator) in RBM II geïmporteerd. De gegevens uit de populator zijn medio juni 2015 ontvangen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

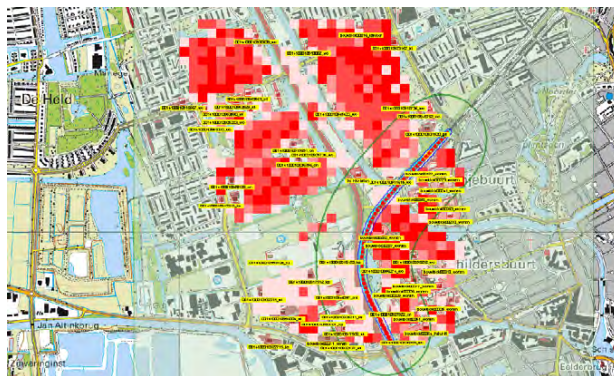


Voor de frequentie van het aantal transporten is gebruik gemaakt van bijlage II: tabel basisnet spoor uit de Regeling basisnet. Voor de spoorlijn Groningen – Sauwerd zijn dit onderstaande transporten:

Referentiewaarden spoorlijn Groningen – Sauwerd					
A (brandbaar gas)	B2 (tox. Gas, excl. chloor)	B3 (chloor)	C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	D3	D4
2.100	550	200	12.750	750	0

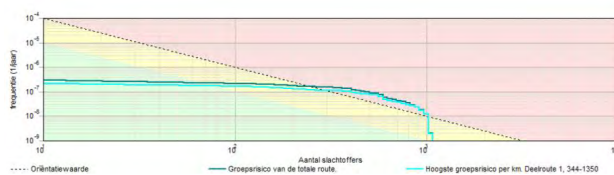
Tabel 5: Referentiewaarden vervoer gevaarlijke stoffen Spoorlijn Groningen – Sauwerd

De uitkomst van de berekening laat zien dat het plaatsgebonden risico 10^{-8} op 234 meter van de spoorlijn Groningen – Sauwerd ligt.



Figuur 7: Overzicht invoer RBMII en inzicht in plaatsgebonden risico 10^{-8} in het groen

Uit het resultaat van de berekening komt naar voren dat voor de situatie waar aan beide kanten van de spoorlijn Groningen – Sauwerd het aantal personen is ingevoerd het groepsrisico boven de oriënterende waarde ligt. Zie onderstaande figuur 8.



Figuur 8: fN curve spoorlijn Groningen – Sauwerd

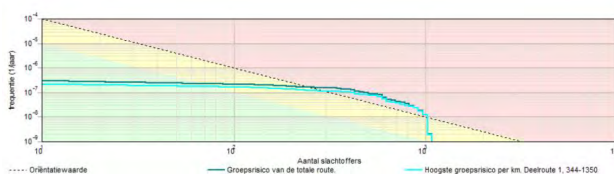
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Spoorlijn Groningen – Sauwerd huidige situatie met invulling De Kristallen

Voor deze risicoberekening is de frequentie van het aantal transporten voor de spoorlijn Groningen – Sauwerd, zoals deze zijn ingevoerd in de berekening “Spoorlijn Groningen – Sauwerd huidige situatie”, gelijk gebleven. Doordat de frequentie van het aantal transporten voor het betreffende traject gelijk zijn gebleven wordt dezelfde PR 10^{-8} contour verkregen.

In deze berekening is De Kristallen te Groningen in de berekening opgenomen. Het resultaat van deze risicoberekening is dat ook nu het groepsrisico boven de oriënterende waarde uitkomt en een marginale verhoging laat zien ten opzichte van de huidige situatie (risicoberekening zonder De Kristallen).



Figuur 9: fN curve spoorlijn Groningen – Sauwerd met De Kristallen te Groningen

4.3.3 Plasbrandaandachtsgebied Basisnet en 30 meter zone provinciaal basisnet Groningen

In het landelijk basisnet en in het provinciaal basisnet is respectievelijk een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter en een 30 meter zone aangegeven (gemeten vanaf de rand van de infrastructuur) waarbinnen geen objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame mensen mogen worden opgericht of gebruikt. Binnen deze zones mogen geen objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame mensen mogen worden opgericht of gebruikt.

Plasbrandaandachtsgebied Basisnet

In de regeling Basisnet is voor de spoorlijn Groningen – Sauwerd aangegeven dat hier een plasbrandaandachtsgebied aanwezig is. De afstand van De Kristallen tot de spoorlijn Groningen – Sauwerd is ongeveer 150 meter. Dit is buiten het PAG en hierdoor is dit aspect niet relevant.

30 meter zone provinciaal Basisnet Groningen

Rondom alle provinciale- en rijkswegen en alle spoorlijnen (m.u.v. de lijn Groningen – Leeuwarden) ligt een zone van 30 meter aan weerszijden van de transportroute. Binnen de 30-meterzone worden geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen geprojecteerd. De 30-meterzone wordt gerekend vanaf de rand van de infrastructuur. Onder objecten voor minder zelfredzame personen verstaan wij objecten zoals:

- basisscholen en scholen voor bijzonder onderwijs,
- zorginstellingen,
- bejaardenhuizen,
- ziekenhuizen,

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



- kinderdagopvang,
- aanleunwoningen bij zorginstellingen of bejaardenhuizen,
- dagverblijfplaatsen voor minder zelfredzame personen (bv. sociale werkvoorziening)
- cellencomplex(en) of daarmee gelijkgestelde inrichtingen.

De locatie van De Kristallen te Groningen is wel gelegen binnen 30 meter zone van de provinciale weg N370. Echter betreft het niet een object voor minder zelfredzame personen. Bij het herbestemmen van het perceel dient in de planregels te worden opgenomen dat in het object geen minder zelfredzame personen zullen worden gehuisvest.

4.4 Risicovolle transportleiding

In en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die een belemmering vormen voor het plangebied.

4.5 Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het plangebied ligt binnen 200 meter van de spoorlijn Groningen – Sauwerd en betreft het realiseren van een woontoren met 450 personen. In het Besluit externe veiligheid transportroutes geldt een verantwoording van het groepsrisico:

1. Indien een bestemmingsplan of omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, wordt in de toelichting bij dat plan onderscheidenlijk in de ruimtelijke onderbouwing van die vergunning tevens ingegaan op:
 - a. 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
 - 2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
 - b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
 - c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en
 - d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.
2. Het eerste lid kan buiten toepassing blijven indien bij de vaststelling van het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt aangetoond dat:
 - a. het groepsrisico, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
 - b. 1°. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, met niet meer dan tien procent toeneemt, en

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



2° de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, onder 1° en 2°, niet wordt overschreden.

4.6 Nadere verantwoording groepsrisico

De Veiligheidsregio Groningen is in het kader van het provinciaal basisnet Groningen en het Besluit externe veiligheid transportroutes verzocht om advies uit te brengen over het groepsrisico als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan. Op 20 augustus 2015 hebben wij een memo ontvangen.

4.6.1 Dichtheid personen

Het plangebied van De Kristallen bestaat uit de bestemmingen wonen en groen. De naaste omgeving van het plangebied bestaat o.a. uit de bestemmingen bedrijf, wonen en maatschappelijk. De personendichtheid is hoog te noemen.

4.6.2 Omvang groepsrisico

Het berekende groepsrisico voor de N370 ligt voor beide situaties, zonder De Kristallen en met De Kristallen, onder de oriëntatiewaarde. Het berekende groepsrisico neemt wel iets toe in de situatie met De Kristallen.

Het groepsrisico voor de spoorlijn Groningen – Sauwerd is voor de situatie zonder en met De Kristallen boven de oriëntatiewaarde. Het berekende groepsrisico neemt iets toe in de situatie met De Kristallen.

4.6.3 Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Bronmaatregelen zijn gericht op verlaging van het groepsrisico van een calamiteit bij een risicobron. Bronmaatregelen zijn echter niet te treffen in de onderhavige ruimtelijke procedure.

4.6.4 Mogelijkheden voor ontwikkelingen met lager groepsrisico

Varianten waardoor het groepsrisico niet of in beperktere mate toeneemt zijn bv:

- De nieuwe ontwikkeling op een grotere afstand van de risicobronnen situeren;
- Een andere indeling van het plangebied, waarbij minder personen intensieve functies worden ontwikkeld.

Bij de planvorming is externe veiligheid beschouwd, evenals andere ruimtelijke afwegingskaders.

Hierdoor kan worden gesteld dat in redelijkheid sprake is van een optimale situatie. Een beschouwing van andere mogelijkheden is derhalve niet aan de orde.

4.6.5 Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van, als de beperking van de omvang van een ramp of een zwaar ongeval. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen beoordelen, is gekeken naar:

- effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- bereikbaarheid van het plangebied en de risicobronnen;
- bluswatervoorzieningen binnen het plangebied en in de omgeving.

Effecten

Het plangebied is beoordeeld op de effecten die hier kunnen optreden in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij is gekeken welke stoffen dan wel stofcategorieën een gevaar opleveren en tot op welke afstand effecten kunnen optreden. Hieruit blijkt het volgende:

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



- Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen zijn zowel op het spoortracé Groningen–Sauwerd als op de N370 drie ongevalscenario's mogelijk, namelijk een plasbrand, een explosie (BLEVE1) en/of het vrijkomen van een toxische wolk.
 1. Uit referentiescenario's blijkt dat bij een plasbrand op het spoor de 100% letaliteitsgrens op 25 meter en de 1% letaliteitsgrens op 45 meter ligt. Voor de N370 is dit respectievelijk 35 meter (100 %) en 60 meter (1%).
 2. Voor een explosie op het spoor bedraagt de 100% letaliteitsgrens 140 meter en de 1% letaliteitsgrens 330 meter. Bij een explosie op de weg is dit respectievelijk 90 meter (100%) en 230 meter (1%).
 3. Bij een toxische wolk ligt de 100% letaliteitsgrens op 400 meter en de 1% letaliteitsgrens op 1.250 meter. Voor de N370 is dit respectievelijk 30 meter (100%) en 200 meter (1%).
- De spoorlijn Groningen–Sauwerd grenst aan de zuidkant direct aan het plangebied. De N370 ligt ten westen direct naast het plangebied. Hierdoor zijn in het plangebied dodelijke effecten van alle drie ongevalscenario's mogelijk.

Bereikbaarheid

Het plangebied is beoordeeld op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Om te bepalen of de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden, is de opkomsttijd beoordeeld. Om te bepalen of het plangebied bovenwinds (met de windrichting mee) kan worden benaderd, is de tweezijdige bereikbaarheid beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

- **Plangebied**
 - Het plangebied kent een geïsoleerde ligging en is ingeklemd tussen het Reitdiep (oostkant), het spoor (zuidkant) en de N370 (westkant). Volgens de plankaart is de locatie slechts eenzijdig bereikbaar. De toegang ligt aan de kant van een risicobron (N370). In het geval van een calamiteit met gevaarlijke stoffen op deze weg kan de locatie nauwelijks worden bereikt.
- **Risicobronnen**
 - Een van de risicobronnen, het spoor, is slechts beperkt bereikbaar vanwege de verhoogde ligging.

Samenvattend is de bereikbaarheid matig. Veiligheidsregio Groningen adviseert om te zorgen voor een goede, tweezijdige bereikbaarheid van het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld door realisatie van een extra toegang vanuit de noordkant of het aanleggen van twee van elkaar gescheiden toegangen vanuit de N370. In deze samenhang wordt verwezen naar de 'Handleiding Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening regio Groningen²'. Hierin staan de basiseisen voor een goede bereikbaarheid. Tevens bevat de handleiding specifieke kenmerken van wegen zodat deze geschikt zijn als doorgangen voor brandweervoertuigen. Daarnaast geldt het Bouwbesluit 2012 als uitgangspunt (artikelen 6.37 en 6.38).

Bluswatervoorzieningen

¹ Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion; explosie van uitzettend gas ten gevolge van het koken van een vloeistof

² Handleiding 'Bereikbaarheid en bluswatervoorziening regio Groningen', Regionale brandweer Groningen, versie 4.0, juni 2013.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Het plangebied is beoordeeld op de aanwezigheid en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen. Om te bepalen of de brandweer snel kan beschikken over voldoende bluswater, is de beschikbaarheid van zowel primaire (brandkranen) als secundaire (open water) bluswatervoorzieningen beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

- **Plangebied**
 - Ter hoogte van het plangebied bevindt zich op dit moment een ondergrondse brandkraan. Deze ligt in het zuidelijke gedeelte van het plangebied. In de nabije omgeving, aan de Friesestraatweg ten noorden van de locatie, bevindt zich nog een brandkraan. Hierdoor kan de brandweer in principe snel beschikken over bluswater. Het is wel van belang dat de op het terrein aanwezige brandkraan intact en toegankelijk blijft tijdens en na de bouwactiviteiten.
 - Voor het bestrijden van grote incidenten kan het Reitdiep gebruikt worden als secundaire bluswatervoorziening. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat een opstelplaats voor hulpdiensten aan het Reitdiep wordt gerealiseerd.
- **Risicobronnen**
 - Langs het spoor en de N370 zijn slechts beperkte bluswatervoorzieningen aanwezig. Dit betekent dat voor het bestrijden van grote incidenten groot watertransport benodigd is. Hiervoor geldt een opkomst-/opbouwtijd van minimaal een half uur. Hierdoor is een calamiteit met gevaarlijke stoffen mogelijk niet snel en effectief te beheersen. Dit leidt tot een verhoogde kans op slachtoffers. Maatregelen om de bestrijdbaarheid langs het spoor of de N370 te verbeteren vallen echter buiten de strekking van het voorliggende plan.

De veiligheidsregio adviseert om ervoor zorg te dragen dat de aanwezige bluswatervoorzieningen intact blijven, ook tijdens de geplande bouwactiviteiten in het plangebied. Verder adviseert de veiligheidsregio om een opstelplaats voor hulpdiensten te realiseren aan het Reitdiep. De handleiding 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' geldt hierbij als uitgangspunt.

4.6.6 Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van een risicobron, om zichzelf in veiligheid te brengen indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is bepalend voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te beoordelen, zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- zelfredzaam vermogen;
- ontvluchtingsmogelijkheden;
- alarmeringsmogelijkheden.

Zelfredzaam vermogen

Het plangebied is beoordeeld op de mate van zelfredzaamheid van personen. Hierbij is het fysieke vermogen beoordeeld, zoals geestelijke en/of lichamelijke beperkingen van groepen personen. Hieruit blijkt het volgende:

- Het plan voorziet niet in de realisatie van objecten waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen (zoals kleine kinderen, zieken en ouderen). Doel van

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



het plan is de realisatie van twee typen woningen: eenpersoons appartementen voor studenten en tweepersoons appartementen voor starters. De toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied vormen een gemiddelde bevolkingsgroep uit de samenleving, die over het algemeen als zelfredzaam wordt beschouwd.

Ontvluchtingsmogelijkheden

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijkheden voor ontvluchten van het mogelijke rampgebied. Hierbij zijn de vluchtmogelijkheden loodrecht van de risicobronnen beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

- Het plangebied kent een geïsoleerde ligging. Aan de west-, zuid- en oostzijde wordt de ontvluchting belemmerd door de N370, respectievelijk het spoor en het Reitdiep. Aan de noordzijde zijn geen wegen voorzien. Hierdoor kunnen mensen in geval van een calamiteit alleen richting risicobron (N370) vluchten.
- Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van hoge gebouwen. Hoogbouw heeft een negatief effect op de ontvluchtingsmogelijkheden van de aanwezige personen. Vluchten uit hoge gebouwen vergt veel tijd. Dit betekent, dat de in de woontorens aanwezige personen in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen mogelijk onvoldoende tijd hebben om zichzelf in veiligheid te brengen. Dit geeft een verhoogde kans op slachtoffers.

Veiligheidsregio Groningen adviseert om voor de woontorens bouwkundige effectreducerende maatregelen te treffen. Hierbij valt te denken aan dichte gevels, kleine glasoppervlakken aan de kant van de risicobronnen, e.d. In verband met de mogelijke toxische scenario's aan de ene kant en de langere ontruimingstijden van hoge gebouwen aan de andere kant, adviseert Veiligheidsregio Groningen om de woontorens in de uitvoeringsfase uit te voeren met een (mechanische) ventilatie voorzien van een centraal schakelbaar systeem.

De personen in de woontorens kunnen het plangebied in het geval van een incident vanwege de hoogte van het gebouw niet op tijd verlaten. Door het realiseren van extra bouwkundige maatregelen worden de gevolgen van de effecten van een incident voor hen verkleind en de ontvluchtingstijd vergroot.

Daarnaast adviseert de veiligheidsregio om bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met een goede ontsluiting van het plangebied, zodat mensen beter uit het rampengebied kunnen vluchten. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door realisatie van een vluchtmogelijkheid via het noordelijk gelegen perceel of bruggen via het Reitdiep.

Alarmeringsmogelijkheden

Het plangebied ontwikkellocatie is beoordeeld op de mogelijkheden voor alarmering. Hierbij is beoordeeld of het plangebied in het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS) ligt.

- Het plangebied ligt volledig in het sirenebereik van het bestaande WAS (WAS-palen 23-686 en 23-692). Hierdoor is een snelle alarmering mogelijk. In maart jl. maakte het ministerie van Justitie en Veiligheid bekend vanaf 2017 met de WAS-sirenes te willen stoppen. Het onderhoudscontract voor de sirenepalen loopt in 2017 af.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



- Eind 2012 is NL-Alert geïntroduceerd. Met NL-Alert kan de overheid mensen in het rampgebied en in de directe omgeving van een (dreigende) noodsituatie met een tekstbericht informeren via de eigen mobiele telefoon. Hierdoor is een snelle alarmering in het plangebied mogelijk.

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid adviseert de veiligheidsregio u om de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS maar ook op een andere wijze te alarmeren (radio, NL-Alert, televisie, geluidswagen, enz.).

5 Conclusie

In en nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en risicovolle transportleidingen gelegen waarvan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico een knelpunt oplevert voor het aspect externe veiligheid.

Wel zijn nabij het plangebied risicovolle transportroutes, provinciale weg N370 en spoorlijn Groningen – Sauwerd, gelegen.

5.1 Maatregelen

Bereikbaarheid

- Het plangebied dient tweezijdig bereikbaar gemaakt te worden voor hulpdiensten;
- Er dient voor gezorgd te worden dat de aanwezige bluswatervoorzieningen intact blijven, ook tijdens de geplande bouwactiviteiten in het plangebied;
- Een opstelplaats voor de hulpdiensten moet worden gerealiseerd te worden aan het Reitdiep. De handleiding 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' geldt hierbij als uitgangspunt.

Zelfredzaamheid

- Bij verdere uitwerking van het plan dient het plangebied goed ontsloten te worden zodat mensen beter uit het rampengebied kunnen vluchten. Bijvoorbeeld door realisatie van een vluchtmogelijkheid via het noordelijk gelegen perceel;
- Aan de woontoren bouwkundige effectreducerende maatregelen te treffen zodat de hier aanwezig personen in het geval van een incident in het pand kunnen verblijven;
- de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS maar ook op een andere wijze te alarmeren (radio, NL-Alert, televisie, geluidswagen, enz.).

Wanneer de genoemde maatregelen worden getroffen achten wij het restrisico als gevolg van de provinciale weg N370 en het spoor Groningen – Sauwerd acceptabel.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



RAPPORT

Verkennend bodemonderzoek Friesestraatweg 145 te Groningen

Opdrachtgever : Woldring United B.V.
Soephuisstraat 13
9712 BZ GRONINGEN

Projectnummer : 15KL106

Datum : 18 mei 2015

Auteur : ing. F.M. Bouma

Paraaf :

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Klijn Bodemonderzoek B.V.
Oudlandseweg 1, 9682 XT Oostwold
Telefoon 0597 – 55 12 12
Fax 084 – 74 74 357
Email info@klijnbodemonderzoek.nl
Internet www.klijnbodemonderzoek.nl



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

INHOUD	BLAD
1. INLEIDING	3
1.1. Algemeen	3
1.2. Opbouw	3
2. VOORONDERZOEK	3
2.1. Algemeen	3
2.2. Ligging en omgeving locatie	4
2.3. Historisch en huidig gebruik	4
2.4. Bodemonderzoek	5
2.5. Bodemkwaliteitskaart	5
2.6. Toekomstig gebruik van het terrein	5
2.7. Financieel/juridisch	6
2.8. Regionale opbouw en geohydrologie	6
2.9. Onderzoekshypothese	6
3. ONDERZOEKSPROGRAMMA	7
4. BODEMGEGEVENS	8
4.1. Bodemgesteldheid en zintuiglijke waarnemingen	8
4.2. Samenstelling grondmengmonsters	8
5. RESULTATEN METINGEN EN CHEMISCHE ANALYSES	9
5.1. Meetgegevens grondwater	9
5.2. Analyseresultaten	9
5.3. Uitsplitsing mengmonsters MM3	13
5.4. Toelichting analyseresultaten	13
6. SAMENVATTING EN CONCLUSIES	15
6.1. Samenvatting	15
6.2. Conclusies en aanbevelingen	15
6.3. Slotopmerking	16

BIJLAGEN

1	Ligging van de locatie en kadastrale kaart
2	Boorprofielen en legenda
3	Analyserapporten
4	Toetsingscriteria
5	Overzicht posities monsternamenpunten

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

In opdracht van Woldring United B.V. is door Klijn Bodemonderzoek B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Friesestraatweg 145 te Groningen.

De aanleiding tot het verkennend bodemonderzoek vormt de aanvraag van een omgevingsvergunning in verband met de geplande bouwaanvraag op het perceel.

Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het verkrijgen van een indicatie van de kwaliteit van de grond en het ondiepe grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Klijn Bodemonderzoek B.V. is gecertificeerd volgens "NEN-EN-ISO 9001:2008", voor het uitvoeren van milieukundig bodemonderzoek, inclusief partijkeuringen conform het Besluit Bodemkwaliteit en tevens volgens de "Beoordelingsrichtlijn voor het procescertificaat Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek SIKB 2000, protocollen 2001, 2002, 2003 en 2018".

Met betrekking tot onderhavig onderzoek verklaart Klijn Bodemonderzoek B.V. op geen enkele wijze in organisatorische, financiële of personele zin, betrokkenheid te hebben met de activiteiten van de opdrachtgever. De achterliggende gedachte hierbij is dat er geen "eigen" grond wordt onderzocht.

1.2. Opbouw

In het voorliggende rapport komen de volgende aspecten aan de orde:

- vooronderzoek (hoofdstuk 2);
- onderzoeksprogramma (hoofdstuk 3);
- bodemgegevens (hoofdstuk 4);
- metingen en chemische analyses (hoofdstuk 5);
- samenvatting, toetsing van de gekozen onderzoekshypothese, conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 6).

2. VOORONDERZOEK

2.1. Algemeen

Ten behoeve van het bodemonderzoek is een standaard vooronderzoek uitgevoerd (NEN 5725). In het vooronderzoek wordt informatie verzameld over het vroegere en huidige gebruik van het terrein. Het onderzoek is gericht op het vinden van mogelijke bronnen van bodembelasting. Evenals het verzamelen van informatie over het toekomstige gebruik, bodemopbouw, geohydrologie en financieel/juridische aspecten. Op basis van de verzamelde gegevens kan een totaalbeeld worden gevormd en conclusies worden getrokken over de afbakening van het geografische besluitvormingsgebied, de afbakening van de onderzoekslocatie voor het bodemonderzoek, de onderverdeling van de onderzoekslocatie voor het bodemonderzoek in deellocaties en de te hanteren onderzoekshypothese per deellocatie.

De verzamelde informatie is opgesplitst in de volgende categorieën:

- ligging en omgeving locatie (paragraaf 2.2)
- historisch en huidig gebruik (paragraaf 2.3)
- bodemonderzoek (2.4)
- bodemkwaliteitskaart (2.5)
- toekomstig gebruik (2.6)
- financieel/juridisch (2.7)
- bodemopbouw en geohydrologie (2.8)
- onderzoekshypothese (2.9)

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Ter verkrijging van de benodigde informatie zijn onderstaande bronnen geraadpleegd:

- locatie-inspectie (d.d. 15 april 2015);
- informatie opdrachtgever;
- gemeente Groningen;
- Luchtfoto Google Earth;
- Grondwaterkaart van Nederland;
- Topografische Atlas van Nederland (2002);
- kadastralekaart.

Voorafgaand aan de veldwerkzaamheden is de internetsite van de gemeente Groningen geraadpleegd en zijn de beschikbare gegevens opgevraagd en ingezien bij de gemeente Groningen. Tevens is door Klijn Bodemonderzoek een locatie-inspectie uitgevoerd waarbij onder andere is gelet op verdachte plekken (zoals verkleuringen, brandplekken, olieopslag etc.), asbest op of in de bodem, asbestbeschoeiingen, verzakkingen en ophogingen.

2.2. Ligging en omgeving locatie

De onderzoekslocatie bevindt zich aan de westzijde van het stadscentrum in de bebouwde kom van Groningen. In de omgeving van de onderzoekslocatie bevinden zich voornamelijk bedrijfspanden (bebouwd gebied). Aan de westzijde van het perceel is de N370 gelegen en aan de oostzijde ligt het Reitdiep.

De onderzoekslocatie ligt aan de Friesestraatweg 145 te Groningen en is kadastraal bekend als *Gemeente Groningen, sectie L, nrs. 4424 en 8104*. Voor een topografisch overzicht van de locatie en omgeving verwijzen wij naar de tekening in bijlage 1, een tekening van de locatie is weergegeven in bijlage 5.

2.3. Historisch en huidig gebruik

De gehele locatie, tevens onderzoekslocatie, aan de Friesestraatweg 145 te Groningen heeft een oppervlakte van circa 6.500 m². Op het perceel bevinden zich een bedrijfspand en een dojo met daarboven een aantal woningen (kamers). Het onbebouwde terreindeel rondom het pand is in gebruik als parkeerplaats en is bestraat met tegels en klinkers. Het perceel is voorzover bekend in gebruik geweest als bedrijfspand voor de verkoop van meubelen. Tevens was ACM (granen, zaden, diervoeders en kunstmeststoffen) op het perceel gevestigd en werd de loods gebruikt als winkel, magazijn, smederij, garage/spuiterij en opslag van kunstmeststoffen. Ten tijde van de veldwerkzaamheden huisvest zich een outletcentrum in het voorste deel van het pand. Het achterste deel van het pand wordt gebruikt als magazijn. Het gehele pand is voorzien van een beton vloer. Op het perceel waren in het verleden een aantal tanks aanwezig en was sprake van een spuitcabine met cv ruimte.

Uit gegevens verkregen van de gemeente Groningen is gebleken dat op het onderhavige onderzoeksperceel, in juni 1992, door Van Limborgh B.V. een indicatief bodemonderzoek, met rapportnummer 92-1740-2, is uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse licht verhoogde gehalten met kwik, fenantreen en chryseen in de bovengrond van de voormalige kunstmestopslag zijn geconstateerd. In de bovengrond nabij de HBO-tank, de voormalige dieselolietank, de voormalige afgewerkte olie tank en de voormalige olieopslag, zijn enkel licht verhoogde gehalten aan minerale olie en xylenen aangetoond. In de ondergrond zijn, ter plaatse van de garage, licht tot matig verhoogde gehalte aan minerale olie en xylenen geconstateerd. Tevens blijkt uit de analysegegevens van het grondwater, welke uit meerdere peilbuizen bestaat, een matig verhoogd gehalte aan benzeen en licht verhoogde gehalten aan benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen chroom en lood zijn aangetroffen.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Naar aanleiding van het indicatieve bodemonderzoek heeft Van Limborgh B.V. in augustus 1992 een nader bodemonderzoek, met rapportnummer 92-1740-4, uitgevoerd. Uit deze gegevens is gebleken dat de grond- en grondwater verontreiniging rond de olieafscheider en HBO tank onder de garage met het indicatieve onderzoek voldoende in kaart zijn gebracht. Tevens is met het nader bodemonderzoek de matige verontreiniging met minerale olie rondom de garage en de matige verontreiniging met minerale olie en benzeen aan de noordzijde van de inrit (deels buiten het onderzoeksgebied) in kaart gebracht. In het grondwater is bij het voormalige vulpunt en bij de voormalige olieafscheider een matige verontreiniging met benzeen aangetoond. Het grondwater nabij de spuiseterij en de perceelgrens bevat een matige arseen verontreiniging. De resultaten hebben, mede doordat de interventiewaarde niet werd overschreden en omdat de verontreiniging op minimaal 1,0 m-mv ligt, niet geleid tot een belemmering voor het gebruik van het perceel.

In 1994 is de HBO-tank (6.000 liter), welke onder de garage lag, onder certificaatnummer AI 171 gesaneerd door de firma H.R. de Kroon uit Nieuwolda. De HBO-tank is inwendig gereinigd en afgevoerd naar een verschrotingsbedrijf. Tijdens de sanering is er circa 4,5 m³ verontreinigde grond verwijderd en afgevoerd.

2.4. Bodemonderzoek

In de nabijheid van onderhavig onderzoeksperceel zijn bij de gemeente Groningen enkele bodemonderzoeken bekend. In het onderstaande overzicht, tabel 1, wordt een opsomming gegeven van de in de nabijheid van het onderhavige onderzoeksperceel uitgevoerde bodemonderzoeken.

Tabel 1: In de nabijheid uitgevoerde bodemonderzoeken

adres	Organisatie	Soort onderzoek	Jaartal
Friesestraatweg 175	Heidemij Adviesbureau	Milieukundig bodemonderzoek	Juli 1992
	Heidemij Adviesbureau	Nader milieukundig bodemonderzoek (verontreinigingskernen met PAK en minerale olie)	Mei 1993
	Van Dorser Raadgevende Ingenieurs	Evaluatierapport	November 1994
Friesestraatweg 141	Tauw Milieu BV	Inventariserend bodemonderzoek (tanklocaties, pompeiland en afleverzuil diesel)	November 1997
	Tauw Milieu BV	Nader bodemonderzoek (tanklocaties, pompeiland en afleverzuil diesel)	Mei 1998
	Van der Wiel BV	Evaluatierapport tanksanering 3 brandstoftanks	April 2005
Friesestraatweg 139 t/m 143	Van der Wiel BV	Actualiserend bodem en asbestonderzoek	April 2007
	Royale Haskoning	BUS, sanering minerale olie	Oktober 2007
Friesestraatweg	Ingenieursbureau Jansma en Van Dijk	Bodemonderzoek (reconstructie Friesestraatweg)	Mei 2001

Vooralsnog wordt niet verwacht dat de activiteiten van en aangetroffen verontreinigingen op de in de nabijheid gelegen percelen een nadelige invloed hebben gehad op de bodemkwaliteit van onderhavige onderzoekslocatie.

2.5. Bodemkwaliteitskaart

Uit gemeentelijke informatie is gebleken dat de bovengenoemde locatie binnen zone 2 (wonen) van de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart ligt. In deze zone worden in de bovengrond licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK aangetroffen. In de ondergrond (zone 5) worden licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen aangetoond. Op basis van de 95-percentielwaarden kunnen in de boven- en ondergrond lichte tot sterke verontreinigingen met zware metalen en of PAK en minerale olie worden verwacht.

2.6. Toekomstig gebruik van het terrein

De bestemming van de onderzoekslocatie zal gewijzigd worden. Het voornemen is om de huidige bebouwing te vervangen voor nieuwbouw van woningen (ten behoeve van kamergewijze bewoning).

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

2.7. Financieel/juridisch

Op het perceel hebben, voorzover bekend, geen calamiteiten plaatsgevonden waarbij de bodem verontreinigd is geraakt.

2.8. Regionale opbouw en geohydrologie

De regionale bodemopbouw ter plaatse van de onderzoekslocatie is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Regionale bodemopbouw

diepte m-mv	textuur	doorlatendheid	Formatie
0 - 5	KLEI	slecht	Holoceen
5 - 23	ZAND (middel fijn t/m uiterst fijn zand), sterk slibhoudend	matig	formatie van Twente
23 - 30	afwisselend zand- en kleilaagjes	matig	Eemformatie
30 - 35	ZAND (matig grof t/m matig fijn)	matig	formatie van Drenthe
35 - 45	ZAND (middel fijn t/m uiterst fijn), slibhoudend	matig	formatie van Urk
45 - 52	ZAND (matig grof t/m matig fijn)	matig	formatie van Harderwijk
52 - 65	KLEI	slecht	formatie van Harderwijk
65 - 75	ZAND (uiterst grof t/m middel grof)	goed	formatie van Harderwijk
75+	LEEM	slecht	formatie van Harderwijk

Het maaiveld ter plaatse van de onderzoekslocatie ligt op ca. 1,3 m+ NAP.

De stromingsrichting van het diepe grondwater is vermoedelijk noordoostelijk.

De stromingsrichting van het freatisch grondwater wordt voornamelijk beïnvloed door de aanwezigheid van sloten en watergangen. De stromingsrichting van het freatisch grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie is niet bekend.

2.9. Onderzoekshypothese

Conform de aanpak van de NEN 5740 dient, voorafgaand aan de uitvoering van het veld- en laboratoriumonderzoek, op basis van de verkregen informatie een hypothese te worden opgesteld. Het betreft hierbij een aanname met betrekking tot het al dan niet aanwezig zijn van bodemverontreiniging op de te onderzoeken locatie.

Op basis van de gestelde informatie met betrekking tot de historie en het huidige gebruik van de onderzoekslocatie, wordt de onderzoekslocatie beschouwd als “verdacht” ten aanzien van bodemverontreiniging. Bij verdachte locaties luidt de onderzoekshypothese dat de bodem verontreinigd is met stoffen in concentraties boven de achtergrondwaarde (grond) en/of de streefwaarde (grondwater).

Voor het toetsen van bovenstaande hypothese is de onderzoeksstrategie “verdacht” uitgevoerd. Deze strategie is verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

Op basis van het vooronderzoek wordt de onderzoekslocatie onderverdeeld in vijf deellocaties:

1. voormalige huisbrandolietank, naast oude buitengevel,
2. voormalige huisbrandolietank en oliewaterscheider met cv ruimte, inclusief eerder aangetoonde bodemverontreiniging;
3. voormalige dieseltank;
4. voormalige afgewerkte olietank en spuitcabine;
5. overig verdachte terreindeel (ca. 6.500 m²).

In onderhavig onderzoek zijn de deellocaties 1 t/m 4 niet onderzocht. In onderhavig onderzoek is in eerste instantie volstaan met onderzoek ter plaatse van het gehele verdachte terreindeel.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

3. ONDERZOEKSPROGRAMMA

Ten behoeve van dit onderzoek is een programma voor veld- en laboratoriumwerk opgesteld.

Overige terreindeel

De onderzoeksopzet is gebaseerd op de Nederlandse Eindnorm voor verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) waarbij de onderzoeksstrategie voor verdachte locaties met diffuse bodembelasting (VED-HE) is gehanteerd. Dit aangezien op de gehele locatie bedrijfsmatige activiteiten zijn uitgevoerd. Volgens de NEN5740 wordt de eerdergenoemde hypothese aanvaard indien in de grond en/of het freatisch grondwater concentraties van één of meerdere onderzochte parameters worden aangetroffen boven de achtergrond- of streefwaarden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met enige spreiding in de analysesresultaten evenals de ruimtelijke verdeling van de verontreinigde stof(fen) binnen de onderzoekslocatie.

Het veldonderzoek is uitgevoerd volgens de SIKB Beoordelingsrichtlijn voor Veldwerk bij Milieuhygiënisch Bodemonderzoek (BRL SIKB 2000) en de Nederlandse Normen en Praktijk Richtlijnen (NEN en NPR) van het Nederlands Normalisatie-Instituut.

De verrichte veldwerkzaamheden en chemische analyses zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Verrichte veldwerkzaamheden en chemische analyses

(deel-)locatie	oppervlakte m ²	monsternamenpunten ¹⁾	Chemische analyses	
			grond ²⁾	grondwater ³⁾
nieuwbouw	6.500	8 boringen tot 0,5 m-mv 5 boringen tot 1,0 m-mv 1 boring tot 1,4 m-mv 1 boring tot 2,0 m-mv 1 boring met peilbuis	2 x NEN-bovengrond 2 x NEN-ondergrond	1 x NEN-grondwater

¹⁾ m-mv = meter minus maaiveld

²⁾ NEN-grond = zware metalen (Ba, Cd, Co, Cu, Hg, Pb, Mo, Ni en Zn); PCB's; minerale olie (GC); PAK -VROM

³⁾ NEN-grondwater = zware metalen (Ba, Cd, Co, Cu, Hg, Pb, Mo, Ni en Zn); vluchtige aromaten (benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen, naftaleen en styreen); minerale olie (GC); vluchtige organische halogeenverbindingen

De posities van de monsternamenpunten zijn in bijlage 5 weergegeven.

De chemische analyses zijn conform het AS3000 protocol uitgevoerd door het milieulaboratorium van AL-West B.V. te Deventer. AL-West B.V. beschikt over een accreditatie volgens NEN-EN-ISO 17025.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

4. BODEMGEGEVENS

4.1. Bodemgesteldheid en zintuiglijke waarnemingen

Ten behoeve van het onderzoek is op 15 april 2015 een veldonderzoek uitgevoerd door A. Reit (erkend monsternemer volgens certificaat K44009). Het opgeboorde materiaal is in het veld beoordeeld op textuur, (afwijkende) kleuren en zintuiglijk waarneembare verontreinigingen.

Daarnaast is voor de opgeboorde grond een olie-op-water-test gedaan: via domping van een met olie verontreinigd grondmonster in water ontstaat er een zichtbare film op het water. De grootte en de kleurschakering hiervan kunnen een indicatie zijn voor de mate van olieverontreiniging.

Tijdens de boorwerkzaamheden is zintuiglijk geen asbestverdacht materiaal waargenomen in de bodem. Zintuiglijk is in de opgeboorde bovengrond van boring 10 een lichte puin bijmenging waargenomen. In de opgeboorde ondergrond van de boringen 1, 5, 10, 13, 14 en 15 zijn zintuiglijk matige tot sterke puin bijmengingen aangetroffen tevens zijn deze boringen gestaakt op 1,0 m-mv (boring 13 op 1,4 m-mv) in verband met een puinlaag. Tevens zijn in de opgeboorde ondergrond van boring 9, lichte puin bijmengingen, en in boring 11, puinsporen geconstateerd. Veder zijn er geen andere bijzonderheden in de bodem geconstateerd die kunnen duiden op een verontreiniging in de grond en/of het grondwater. De boorprofielen met veldwaarnemingen zijn opgenomen in bijlage 2.

4.2. Samenstelling grondmengmonsters

Op basis van de bodemopbouw en de zintuiglijke waarnemingen zijn grondmonsters geselecteerd voor chemische analyse. Bij het samenstellen van de grondmengmonsters is als uitgangspunt gehanteerd dat een mengmonster kan worden samengesteld uit individuele grondmonsters, indien het bodemmateriaal min of meer dezelfde samenstelling heeft.

De samenstelling van de grond(meng)monsters is vermeld in tabel 4.

Tabel 4: Samenstelling grond(meng)monsters

Grond(meng)monster	Samengesteld uit boringen	Diepte (m-mv)	Opmerking
MM1	2+5+7+8+9	0,08-0,5	-
	1+11+12+13+15	0,15-0,5	-
MM2	10	0,08-0,5	lichte puin bijmenging
MM3	5	0,5-1,0	matige puin bijmenging
	10	0,5-1,0	sterke puin bijmenging
MM4	1+14+15	0,5-1,0	matige puin bijmenging
	13	1,0-1,4	sterke puin bijmenging

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

5. RESULTATEN METINGEN EN CHEMISCHE ANALYSES

5.1. Meetgegevens grondwater

Voordat de peilbuis is bemonsterd, is de waterstand in de peilbuis gemeten. Tevens zijn het elektrisch geleidingsvermogen (EC), troebelheid (NTU) en de zuurgraad (pH) van het water bepaald. De grondwatermonsters zijn in het veld, voor zover noodzakelijk, gefiltreerd en geconserveerd. De resultaten van de metingen zijn weergegeven in tabel 5. De watermonstername is op 22 april 2015 uitgevoerd door A. Reit (erkend monsternemer volgens certificaat K44009).

Tabel 5: Meetgegevens grondwater

Peilbuis	Filterdiepte	Waterstand	Monster	Toestro- ming	Afgepompt liter	Troebel- heid NTU	Elektrisch geleidingsver- mogen $\mu\text{S}/\text{cm}$	zuurgraad (pH)
	m-mv	m-mv	be-/onbelucht					
011	1,7-2,7	0,81	onbelucht	goed	4,0	11,80	485	6,90

De resultaten van deze metingen hebben geen aanleiding gegeven tot het bijstellen van het onderzoeksprogramma.

5.2. Analyseresultaten

De analyseresultaten zijn getoetst aan de toetsingscriteria zoals die door het Ministerie van VROM in het kader van het Besluit bodemkwaliteit en de circulaire bodemsanering in BoToVa is vastgesteld op 1 juli 2013. De Bodem Toets en Validatieservice (BoToVa) is een instrument dat het toetsen aan bodemnormen uniformeert. Een toelichting op het toetsingskader is opgenomen in bijlage 4. De tabellen 6.1 en 6.2 geven een overzicht van de omgerekende analyseresultaten met de bijbehorende toetsingsresultaten van de grondmengmonsters (waarden kleiner dan de detectielimiet zijn niet omgerekend). In tabel 7 zijn de toetsingsresultaten van het grondwater weergegeven. In bijlage 3 zijn de analyserapporten van de grondmeng- en grondwatermonsters opgenomen.

Door een aantal wijzigingen in de Regeling Bodemkwaliteit zijn per 1 april 2009 de normen voor barium in grond tijdelijk buiten werking gesteld. Als blijkt dat verhoogde gehalten aan barium worden veroorzaakt door antropogene bronnen, kan het bevoegd gezag dit gehalte beoordelen aan de voormalige interventiewaarden.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Tabel 6.1: Analyseresultaten en toetsing grond(meng)monsters (gehalten in mg/kg d.s., tenzij anders vermeld)

Monster	MM1	MM2	MM3			
Samenstelling	1+2+5+7+8+9+ 11+12+13+15	10	5+10			
Traject (m-mv)	0,08-0,5	0,08-0,5	0,5-1,0	A	½(A+I)	I
Organische stof	<1,0	<1,0	<1,0			
Fractie < 2 µm	<1,0	<1,0	<1,0			
Droge stof (Ds)						
Droge stof	90,4	86,6	83			
Metalen						
Barium (Ba)	<20 -	116	465			
Cadmium (Cd)	<0,2 -	<0,2 -	1,53 +	0,60	6,80	13,0
Cobalt (Co)	<3 -	<3 -	17,9 +	15,0	103	190
Koper (Cu)	<5 -	53,8 +	137 ++	40,0	115	190
Kwik (Hg)	<0,05 -	<0,05 -	0,59 +	0,15	-	-
Lood (Pb)	<10 -	205 +	1181 +++	50,0	290	530
Molybdeen (Mo)	<1,5 -	<1,5 -	<1,5 -	<d	95,0	190
Nikkel (Ni)	<4 -	<4 -	19,0 -	35,0	67,5	100,0
IJzer (Fe) % ds	<5					
Zink (Zn)	<20 -	356 +	2373 +++	140	430	720
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK)						
Naftaleen	<0,05 -	<0,05 -	2,50			
Anthraceen	<0,05 -	<0,05 -	0,5			
Fenanthreen	<0,05 -	0,07	1,8			
Fluorantheen	<0,05 -	0,15	3,4			
Benzo(a)anthraceen	<0,05 -	0,061	1,1			
Chryseen	<0,05 -	0,07	1,2			
Benzo(a)pyreen	<0,05 -	0,088	1,4			
Benzo(ghi)peryleen	<0,05 -	<0,05 -	0,55			
Benzo(k)fluorantheen	<0,05 -	<0,05 -	0,61			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	<0,05 -	0,066	0,92			
Som PAK (Factor 0,7)	0,35 -	0,65 -	12 +	1,50	20,8	40,0
Polychloorbifenylen						
PCB 52	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 28	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 101	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 118	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 138	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 153	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
PCB 180	<0,001 -	<0,001 -	<0,001 -			
Som PCB (Factor 0,7)	0,025 -*	0,025 -*	0,025 -*	0,020	0,51	1,00
Minerale olie						
fractie C10-C12	<3 -	<3 -	<3 -			
fractie C12-C16	<3 -	<3 -	25,0			
fractie C16-C20	<4 -	<4 -	100,0			
fractie C20-C24	<5 -	<5 -	120			
fractie C24-C28	<5 -	<5 -	135			
fractie C28-C32	<5 -	<5 -	110			
fractie C32-C36	<5 -	<5 -	65,0			
fractie C36-C40	<5 -	<5 -	30,0			
Totaal olie	<35 -	<35 -	600 +	190	2595	5000

- het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (A) en/of de detectiegrens
 -* het gehalte som factor 0,7 is groter dan, maar echter de separate gehalten zijn kleiner dan de achtergrondwaarde (A) of detectiegrens
 + het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde (½(A+I))
 ++ het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (I)
 +++ het gehalte is groter dan de interventiewaarde

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Tabel 6.2: Analyseresultaten en toetsing grond(meng)monsters (gehalten in mg/kg d.s., tenzij anders vermeld)

Monster Samenstelling Traject (m-mv)	MM4 1+13+14+15 0,5-1,4			
	A	%(A+)	I	
Organische stof	3,6			
Fractie < 2 µm	20			
Droge stof (Ds)				
Droge stof	76			
Metalen				
Barium (Ba)	101			
Cadmium (Cd)	0,65	+	0,60	6,80 13,0
Cobalt (Co)	9,12	-	15,0	103 190
Koper (Cu)	56,8	+	40,0	115 190
Kwik (Hg)	0,79	+	0,15	- -
Lood (Pb)	243	+	50,0	290 530
Molybdeen (Mo)	<1,5	-	<d	95,0 190
Nikkel (Ni)	17,5	-	35,0	67,5 100,0
IJzer (Fe) % ds	<5			
Zink (Zn)	328	+	140	430 720
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK)				
Naftaleen	<0,05	-		
Anthraceen	0,13			
Fenanthreen	1,1			
Fluorantheen	2,5			
Benzo(a)anthraceen	0,72			
Chryseen	0,8			
Benzo(a)pyreen	1,1			
Benzo(ghi)peryleen	0,53			
Benzo(k)fluorantheen	0,47			
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	0,82			
Som PAK (Factor 0,7)	8,2	+	1,50	20,8 40,0
Polychloorbifenylen				
PCB 52	<0,001	-		
PCB 28	<0,001	-		
PCB 101	<0,001	-		
PCB 118	<0,001	-		
PCB 138	<0,001	-		
PCB 153	<0,001	-		
PCB 180	<0,001	-		
Som PCB (Factor 0,7)	0,014	-	0,020	0,51 1,00
Minerale olie				
fractie C10-C12	<3	-		
fractie C12-C16	<3	-		
fractie C16-C20	19,4			
fractie C20-C24	27,8			
fractie C24-C28	38,9			
fractie C28-C32	36,1			
fractie C32-C36	19,4			
fractie C36-C40	<5	-		
Totaal olie	158	-	190	2595 5000

- het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (A) en/of de detectiegrens
- * het gehalte som factor 0,7 is groter dan, maar echter de separate gehalten zijn kleiner dan de achtergrondwaarde (A) of detectiegrens
- + het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde (½(A+))
- ++ het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (I)
- +++ het gehalte is groter dan de interventiewaarde

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Tabel 7: Analyseresultaten en toetsing grondwatermonster (gehalten in µg/l, tenzij anders vermeld)

Peilbuisnummer Filtertraject (m-mv)	01 1,7-2,7		S	½(S+I)	I
Metalen					
Barium	600	++	50	338	625
Cadmium	0,43	+	0,4	3,2	6,0
Cobalt	42	+	20	60	100
Koper	3,7	-	15	45	75
Kwik (niet vluchtig)	<0,05	-	0,05	0,18	0,30
Lood	<2	-	15	45	75
Molybdeen	3,7	-	5,0	153	300
Nikkel	35	+	15	45	75
Zink	280	+	65	433	800
Vluchtige aromaten					
Benzeen	<0,2	-	0,2	15	30
Tolueen	<0,2	-	7,0	504	1000
ethylbenzeen	<0,2	-	4,0	77	150
ortho-xyleen	<0,1	-			
meta,para-xyleen	<0,2	-			
som xylenen factor 0,7	0,21	.*	0,2	35	70
Styreen	<0,2	-	6,0	153	300
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK)					
Naftaleen	6,6	+	0,01	35	70
VOCL					
1,1-dichloorethaan	<0,2	-	7,0	454	900
1,2-dichloorethaan	<0,2	-	7,0	204	400
1,1-dichlooretheen	<0,1	-	0,0100	5,0	10,0
c 12-dichlooretheen	<0,1	-			
t 12-dichlooretheen	<0,1	-			
dichloormethaan	<0,2	-	0,01	500	1000
som dichlooretheen factor 0,7	0,14	.*	0,0100	10	20
1,1-dichloorpropan	<0,2	-			
1,2-dichloorpropan	<0,2	-			
1,3-dichloorpropan	<0,2	-			
som dichloorpropan factor 0,7	0,42	-	0,8	40	80
tetrachlooretheen (per)	<0,1	-	0,0100	20	40
tetrachloormethaan (tetra)	<0,1	-	0,01	5,0	10,0
111-trichloorethaan	<0,1	-	0,0100	150	300
112-trichloorethaan	<0,1	-	0,0100	65	130
trichlooretheen (tri)	<0,2	-	24	262	500
trichloormethaan (chloroform)	<0,2	-	6,0	203	400
vinylchloride (monochlooretheen)	<0,2	-	0,0100	2,5	5,0
tibroommethaan (bromoform)	<0,2	-	-	315	630
Minerale olie					
fractie C10-C12	<10	-			
fractie C12-C16	<10	-			
fractie C16-C20	<5	-			
fractie C20-C24	21				
fractie C24-C28	20				
fractie C28-C32	7,2				
fractie C32-C36	<5	-			
fractie C36-C40	<5	-			
Totaal olie	73	+	50	325	600

- het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (S) en/of de detectiegrens

.* het gehalte som factor 0,7 is groter dan, maar echter de separate gehalten zijn kleiner dan de streefwaarde (S) of detectiegrens

+ het gehalte is groter dan de streefwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde (½(S+I))

++ het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (I)

+++ het gehalte is groter dan de interventiewaarde

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

5.3. Uitsplitsing mengmonsters MM3

In mengmonster MM3 van de ondergrond zijn, naast enkele licht verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, kwik, PAK en minerale olie een matig verhoogd gehalte aan koper en sterk verhoogde gehalten aan lood en zink geconstateerd. Om na te gaan wat het gehalte per deelmonster aan koper, lood en zink is, is besloten de deelmonsters van MM3 separaat te laten analyseren op de parameters van koper, lood en zink.

De samenstelling van de grondmonsters is vermeld in tabel 8. Tabel 9 geeft een overzicht van de toetsingsresultaten van de grondmonsters. In bijlage 3 zijn de analyserapporten van de grondmonsters opgenomen.

Tabel 8: Samenstelling grond(meng)monsters

Oorspronkelijk grond(meng)monster	Samengesteld uit boringen	Diepte (m-mv)	Opmerking
MM3	5 (M5) 10 (M6)	0,5-1,0 0,5-1,0	matig puin houdend sterk puin houdend

Tabel 9: Analyseresultaten en toetsing grond(meng)monsters (gehalten in mg/kg d.s., tenzij anders vermeld)

Monster Samenstelling Traject (m-mv)	M5		M6				
	5	0,5-1,0	10	0,5-1,0	A	%(A+)	I
Organische stof	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0			
Fractie < 2 µm	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0			
Droge stof (Ds)							
Droge stof	81,1		82,4				
Metalen							
Koper (Cu)	57,9	+	248	+++	40,0	115	190
Lood (Pb)	315	++	2046	+++	50,0	290	530
Zink (Zn)	807	+++	4508	+++	140	430	720

- het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (A) en/of de detectiegrens

-* het gehalte som factor 0,7 is groter dan, maar echter de separate gehalten zijn kleiner dan de achtergrondwaarde (A) of detectiegrens

+ het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde (of de detectiegrens, indien deze hoger is) en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde (%(A+))

++ het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (I)

+++ het gehalte is groter dan de interventiewaarde

5.4. Toelichting analyseresultaten

Op basis van de veldwaarnemingen en de analyseresultaten kan de bodemkwaliteit als volgt worden toegelicht:

Grond

Zintuigelijk is in de opgeboorde bovengrond van boring 10 een lichte puin bijmenging waargenomen. In de opgeboorde ondergrond van de boringen 1, 5, 10, 13, 14 en 15 zijn zintuigelijk lichte tot sterke puin bijmengingen aangetroffen. Tevens zijn deze boringen gestaakt op 1,0 m-mv (boring 13 op 1,4 m-mv) in verband met een puinlaag. Tevens zijn in de opgeboorde ondergrond van boring 9, lichte puin bijmengingen, en boring 11, puinsporen geconstateerd.

Analytisch is in het mengmonster van de bovengrond (MM1), ten opzichte van de achtergrondwaarde, een verhoogd gehalte aan PCB (som factor 0,7) aangetoond.

Analytisch zijn in het mengmonster van de bovengrond (MM2), ten opzichte van de achtergrondwaarde, verhoogde gehalten aan koper, lood, zink en PCB (som factor 0,7) aangetoond.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Analytisch zijn in MM3, mengmonster van de ondergrond, ten opzichte van de achtergrondwaarde, verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, kwik, PAK, minerale olie en PCB (som factor 0,7) aangetoond. Tevens is er ten opzichte van de tussenwaarde een verhoogd gehalte aan koper en ten opzichte van de interventiewaarde verhoogde gehalten aan lood en zink aangetroffen.

Na separate analyse van de betreffende deelmonsters van MM3 (deelmonsters M5 en M6) is analytisch gebleken dat in de opgeboorde ondergrond (0,5 tot 1,0 m-mv) van boring 5 (M5), ten opzichte van de achtergrondwaarde, een verhoogd gehalte aan koper; ten opzichte van de tussenwaarde, een verhoogd gehalte aan lood; en ten opzichte van de interventiewaarde, een verhoogd gehalte aan zink is aangetoond.

In de opgeboorde ondergrond (0,5 tot 1,0 m-mv) van boring 10 (M6) zijn, ten opzichte van de interventiewaarde, verhoogde gehalten aan koper, lood en zink geconstateerd.

Analytisch zijn in MM4, mengmonster van de ondergrond, ten opzichte van de achtergrondwaarde, een verhoogde gehalten aan cadmium, koper, kwik, lood, zink en PAK aangetoond.

De lichte tot sterke verhoogde gehalten met zware metalen, PAK en minerale olie hangen vermoedelijk samen met het langdurig menselijk gebruik van het terrein en met de aanwezigheid van puin. Puihoudende grond is veelal (licht) verontreinigd met zware metalen en PAK. In de bebouwde omgeving worden regelmatig dergelijke gehalten aangetroffen.

Gezien het feit dat de rapportagegrens voor PCB (som factor 0,7) in het laboratorium hoger liggen dan de geldende achtergrondwaarden in de grond, wordt voor het gehalte aan PCB (som factor 0,7), gemeten in de bovengrond van MM1 en MM2 en in de ondergrond van MM3, een waarde gerapporteerd die hoger is dan deze achtergrondwaarde. Omdat echter voor de onafhankelijke PCB's (PCB 28 t/m PCB 180) geen verhogingen zijn aangetroffen, mag er volgens het Ministerie van VROM vanuit worden gegaan dat het gehalte aan PCB (som factor 0,7) kleiner is dan de achtergrondwaarde.

Voor de volledigheid dient te worden vermeld dat bij analyse van mengmonsters de gehalten bij separate analyse van individuele deelmonsters zowel hoger als lager kunnen uitvallen.

Grondwater

Analytisch zijn in het grondwater ter plaatse van peilbuis 011, ten opzichte van de streefwaarde, verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, nikkel, zink, naftaleen, minerale olie, xylenen (som factor 0,7) en cis/trans-1,2-dichloorethenen (som factor 0,7) aangetoond. Tevens is, ten opzichte van de tussenwaarde, een verhoogd gehalte aan barium aangetoond.

Het matig verhoogde gehalte aan barium en de licht verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, nikkel en zink in het grondwater kunnen mogelijk worden toegeschreven aan de natuurlijke samenstelling van regionaal aanwezige sedimenten. In de loop der tijd is het sedimentmateriaal verweerd waarbij het aanwezige barium, cadmium, cobalt, nikkel en zink is uitgespoeld naar het grondwater, waar het momenteel als een van nature verhoogde achtergrondconcentratie wordt aangetroffen.

De oorzaak van de lichte verhoogde gehalten aan naftaleen en minerale olie is niet exact aan te geven. Mogelijk zijn deze licht verhoogde gehalten te wijten aan de voormalige huisbrandolietank welke nabij de plaats van de peilbuis was gelegen.

Gezien het feit dat de rapportagegrens voor xylenen (som factor 0,7) en cis/trans-1,2-dichloorethenen (som factor 0,7) in het laboratorium hoger liggen dan de geldende streefwaarden in het grondwater, wordt voor het gehalte aan deze componenten een waarde gerapporteerd die hoger is dan deze streefwaarde. Omdat echter voor de onafhankelijke xylenen (m,p-xyleen en o-xyleen) en dichloorethenen (cis 1,2 en trans 1,2) geen verhogingen zijn aangetroffen, mag er volgens het Ministerie van VROM vanuit worden gegaan dat het gehalte aan deze componenten kleiner is dan de streefwaarde.

De gemeten zuurgraad (pH) en geleidbaarheid (EC) zijn niet afwijkend voor het plaatselijke bodemtype.

6. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

6.1. Samenvatting

In opdracht van Woldring United B.V. is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Friesestraatweg 145 te Groningen. In het uitgevoerde bodemonderzoek is door middel van de bemonstering en analyse van grond en grondwater de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van het overige verdachte deelperceel van de onderzoekslocatie vastgesteld.

Van de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie is het volgende beeld verkregen:

- Zintuigelijk is in de opgeboorde bovengrond van boring 10 een lichte puin bijmenging waargenomen. In de opgeboorde ondergrond van de boringen 1, 5, 10, 13, 14 en 15 zijn zintuigelijk matige tot sterke puin bijmengingen aangetroffen. Tevens zijn al deze boringen gestaakt op 1,0 m-mv in verband met een puinlaag. Tevens zijn in de opgeboorde ondergrond van boring 9 (1,0 tot 2,0 m-mv) lichte puin bijmengingen en in boring 11 (0,5 tot 2,7 m-mv) puin-sporen geconstateerd;
- Zintuigelijk zijn geen asbestverdachte materialen waargenomen;
- Analytisch zijn in de bovengrond (MM1) van de niet puin houdende boringen geen verhoogde gehalten met de onderzochte componenten geconstateerd;
- Analytisch zijn in de bovengrond van het puin houdende monster (MM2, boring 10) licht verhoogde gehalten aan koper, lood en zink geconstateerd;
- Analytisch zijn in de zandige ondergrond (MM3, boringen 5 en 10) licht verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, kwik, PAK en minerale olie geconstateerd. Tevens zijn licht tot sterk verhoogde gehalten aan koper, lood en zink aangetoond;
- Analytisch zijn in de kleiige ondergrond (MM4, boringen 1, 13, 14 en 15) licht verhoogde gehalten aan cadmium, koper, kwik, lood, zink en PAK geconstateerd;
- Analytisch zijn in het grondwater licht verhoogde gehalten aan cadmium, cobalt, nikkel, zink, naftaleen, minerale olie geconstateerd. Tevens is een matig verhoogd gehalte aan barium aangetroffen.

6.2. Conclusies en aanbevelingen

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese "verdachte locatie", juist is. Er zijn immers op de locatie enkele licht tot sterk verhoogde gehalten aangetroffen.

De matig tot sterk geconstateerde verhoogde gehalten van koper, lood en/of zink in de ondergrond ter plaatse van de boringen 5 en 10 (M5 en M6), liggen boven het "criterium voor nader onderzoek".

Gezien het feit dat de aangetroffen sterk verhoogde gehalten ter plaatse van de boringen 5 en 10 zowel in horizontale als in verticale richting niet zijn afgeperkt, kan geen uitsluitel worden verkregen over de exacte omvang van de aanwezige sterke verontreiniging met koper, lood en zink in de grond ter plaatse van het perceel. Hierdoor wordt voorgesteld om een nader onderzoek uit te voeren waarbij de omvang van de verontreiniging in beeld wordt gebracht. Tevens wordt aanbevolen de overige 4 verdachte deellocaties te onderwerpen aan een onderzoek, zodat tevens de bodemkwaliteit van de verdachte deellocaties in beeld wordt gebracht.

6.3. Slotopmerking

Het onderhavige onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de huidige inzichten en algemeen gebruikelijke methoden. Hoewel het verrichte veldonderzoek, zoals ieder milieutechnisch onderzoek, steekproefsgewijs is uitgevoerd, is ernaar gestreefd om representatieve monsters te verkrijgen. Het is echter nooit uit te sluiten dat er lokaal afwijkingen in de bodem voorkomen. Klijn Bodemonderzoek B.V. acht zich niet aansprakelijk voor de schade die hieruit voort kan vloeien.

Het uitgevoerde onderzoek is een momentopname, waardoor de onderzoeksresultaten een beperkte geldigheid hebben. Beïnvloeding van grond- en grondwaterkwaliteit zal ook plaats kunnen vinden na uitvoering van een onderzoek, bijvoorbeeld door het bouwrijp maken van de locatie, aanvoer van grond van elders zonder kwaliteitsgegevens of verspreiding van verontreinigingen van verder gelegen terreinen via het grondwater. Naarmate de periode tussen uitvoering van het onderzoek en het gebruik van de resultaten langer wordt, zal meer voorzichtigheid betracht moeten worden bij het gebruik van de gegevens.

De conclusies zijn deels gebaseerd op de analyse van gegevens die door de opdrachtgever en derden zijn verstrekt. Wij nemen daarom geen verantwoording voor de gevolgen van fouten door verzuiming in informatie of factoren dan wel informatie die niet toegankelijk was voor ons, of die wij niet hebben kunnen achterhalen in het normale verloop van het onderzoek.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bijlage 1: Ligging van de locatie en kadastrale kaart

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: 15KL106



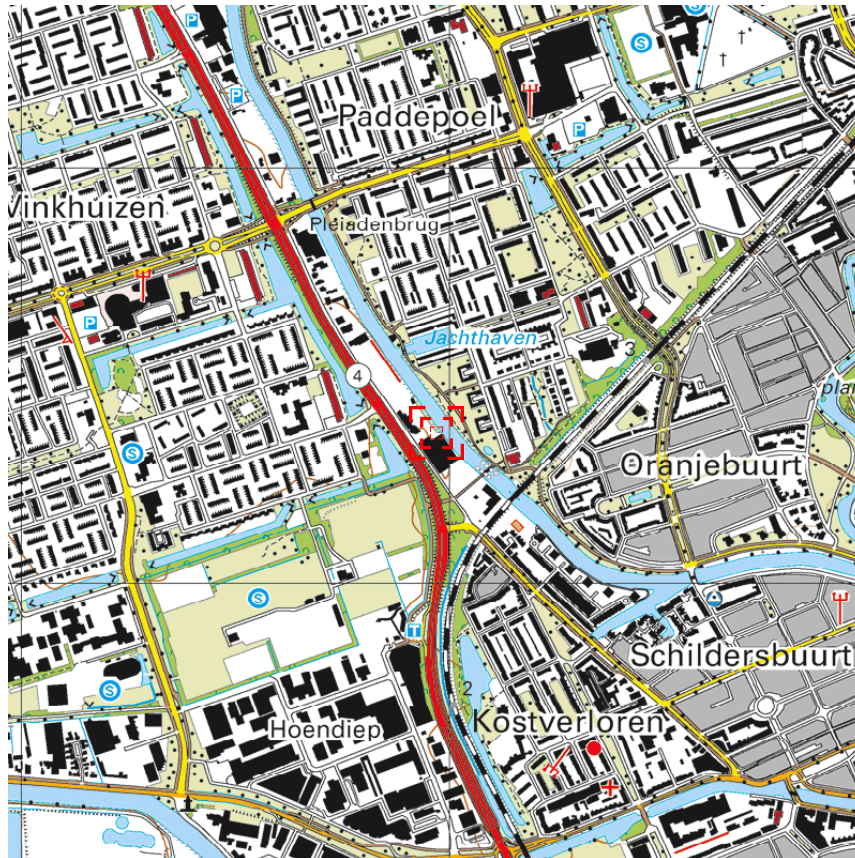
<p>12345 Deze kaart is noordgericht Perceelnummer 25 Huisnummer — Vastgestelde kadastrale grens — Voorlopige kadastrale grens — Administratieve kadastrale grens — Bebouwing — Overige topografie</p> <p>Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 8 april 2015 De bewaarder van het kadaster en de openbare registers</p>	<p>Schaal 1:1000</p> <p>Kadastrale gemeente GRONINGEN Sectie L Perceel 4424</p>	
--	---	--

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Omgevingskaart

Klantreferentie: 15KL106



Deze kaart is noordgericht.

Schaal 1: 12500

Hier bevindt zich Kadastraal object GRONINGEN L 4424
Friesestraatweg 145, 9743 AA GRONINGEN
CC-BY Kadaster.



<p>BEBOUWING</p> <p>a bebouwd gebied b gebouwen c hoogbouw d kas</p> <p>WEGEN</p> <p>autosnelweg hoofdweg met gescheiden rijbanen hoofdweg regionale weg met gescheiden rijbanen regionale weg lokale weg met gescheiden rijbanen lokale weg weg met losse of slechte verharding onverharde weg straat/overige weg voetgangersgebied fietspad pad, voetpad weg in aanleg</p> <p>viaduct tunnel vaste brug bruggbare brug brug op pilars</p>	<p>SPOORWEGEN</p> <p>spoorweg: enkelspoor spoorweg: meersporig a station b spoorweg in tunnel tramweg a sneltram b sneltramhalte a metro bovengronds b metrostation</p> <p>HYDROGRAFIE</p> <p>waterloop: smaller dan 3 m waterloop: 3-6 m breed waterloop: breder dan 6 m a schuilsluis b stuwen c koedam a duiker b grondduiker c afsluitbare duiker</p> <p>BOEMGEBEUWIK</p> <p>a grasland met sloten b akkerland met greppels c boomgaard d fruitkwekerij e boomkwekerij f grasland met populierenopstand g loofbos h naaldbos i gemengd bos j griend k heide l zand m drasland, moeras n neerland o dodenakker, begraafplaats p overig bodengebruik</p>	<p>OVERIGE SYMBOLEN</p> <p>a religieus gebouw b toren, hoge Koepel c religieus gebouw met toren d markant object e waterteren f vuurtoren a gemeentehuis b postkantoor c politiebureau d wegwijzer a kapel b kruis c vlamppip d telescoop a windmolen b watermolmolen c windmotor d windturbine a oliepompsinstallatie b sermistaal c zendmast a hunebed b monument c gemaal a kampeerterrin b sportcomplex c ziekenhuis a paal b grenspunt c boom a schietbaan afrastering hoogspanningsleiding met mast muur geluudswering</p>
---	---	---

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bijlage 2: Boorprofielen en legenda

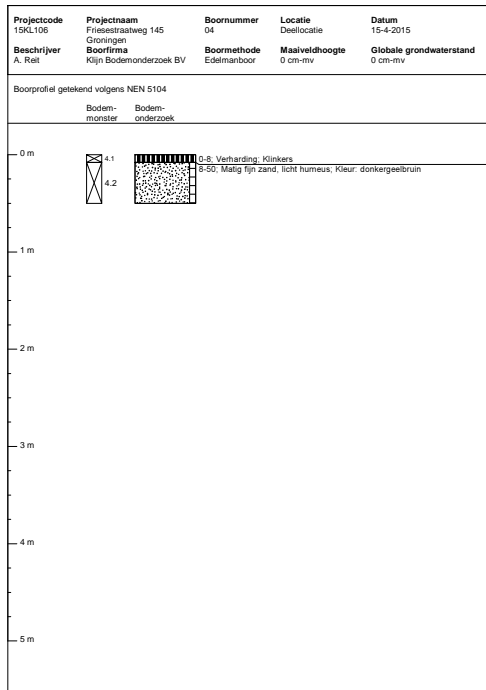
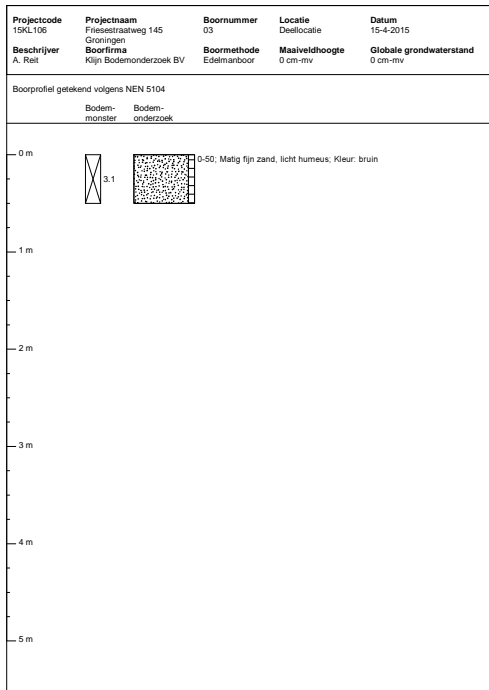
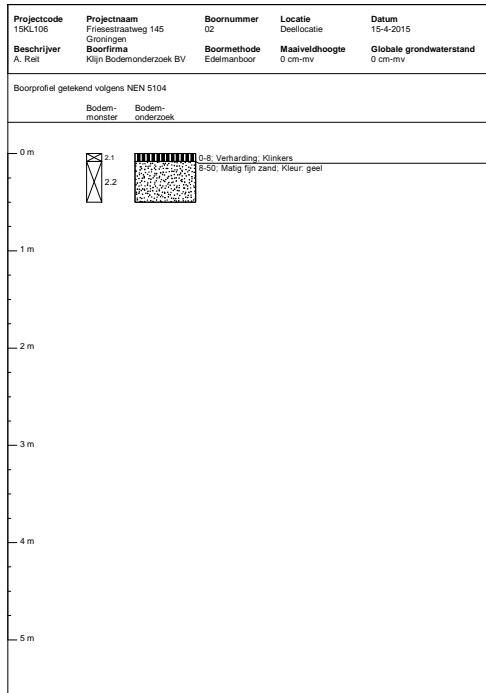
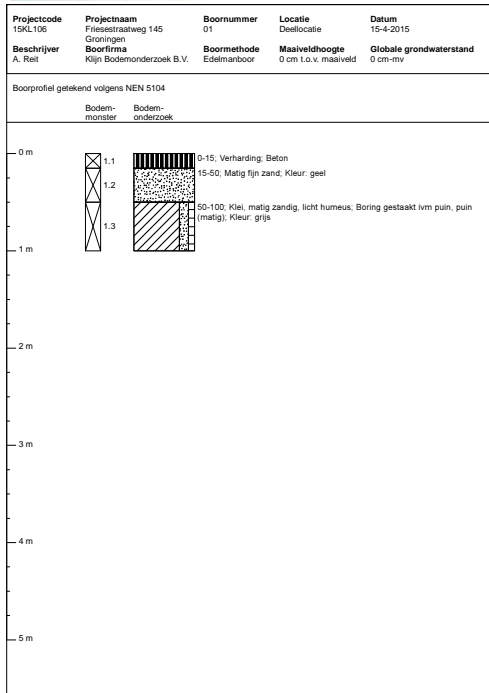
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



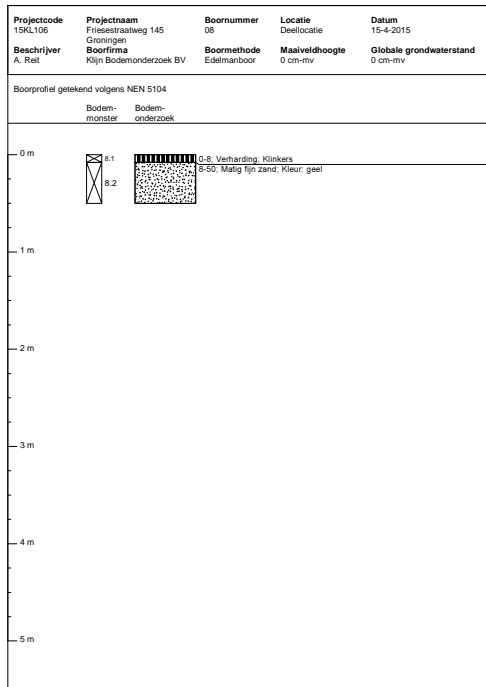
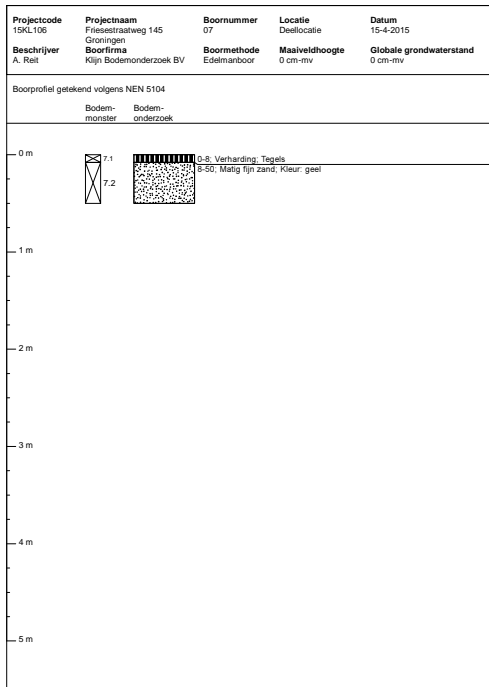
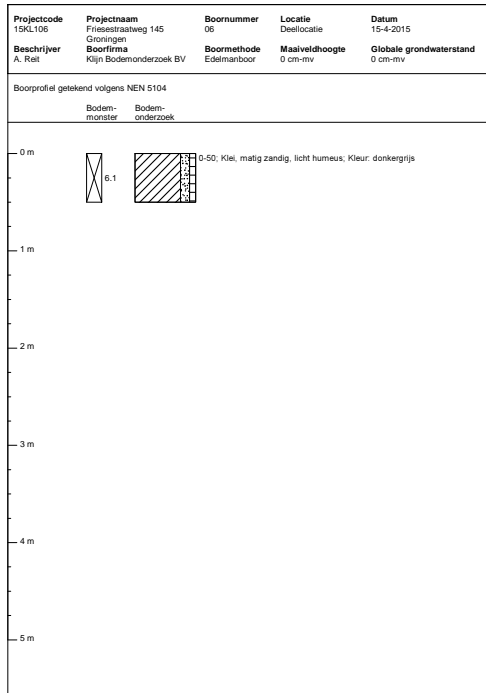
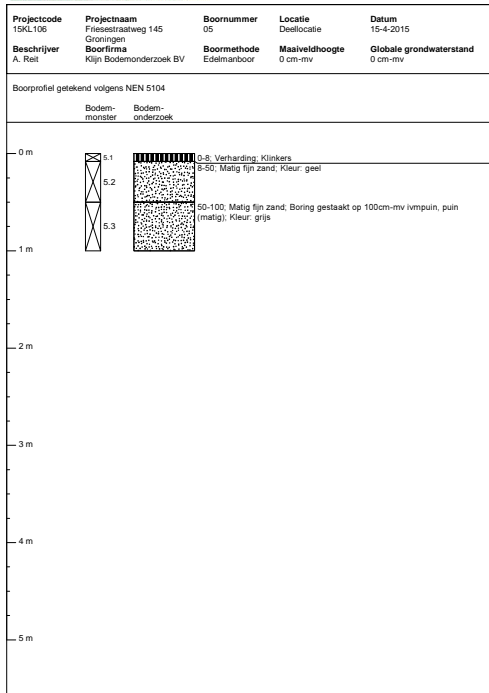
Betekenis van afkortingen

G/g	: grind/grindig		A/a	: Verharding		Blinde buis	:	
Z/z	: zand/zandig		X/x	: Lucht		Filter	:	
L/s	: leem/siltig		W/w	: Water		Grondwaterst.	:	
K/k	: klei/kleiig		Y/y	: Slib				
V/h	: veen/humeus							
m	: mineraal arm							
	Overig							
			Ongeroerd monster	:		Geroerd monster	:	

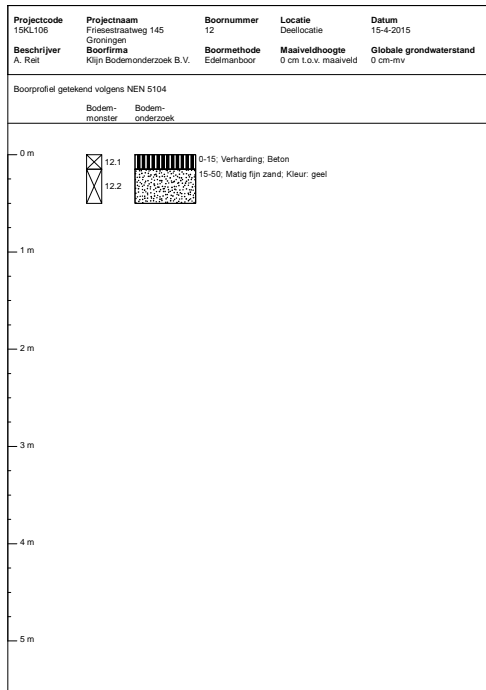
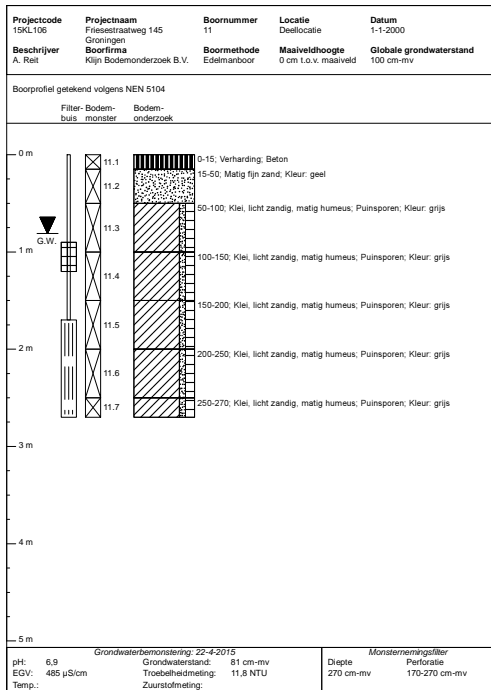
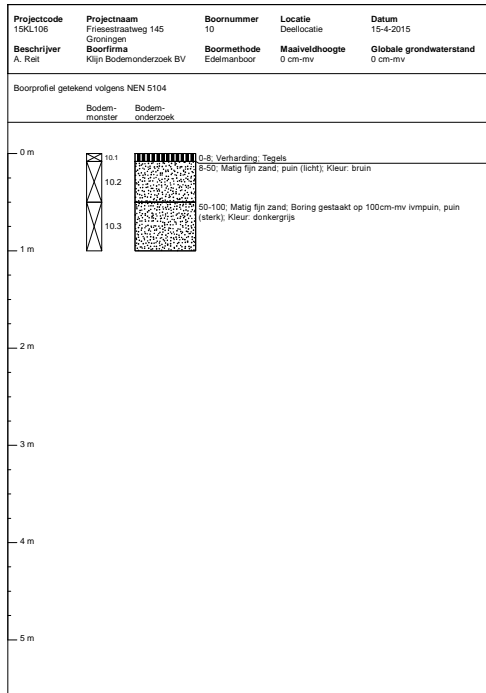
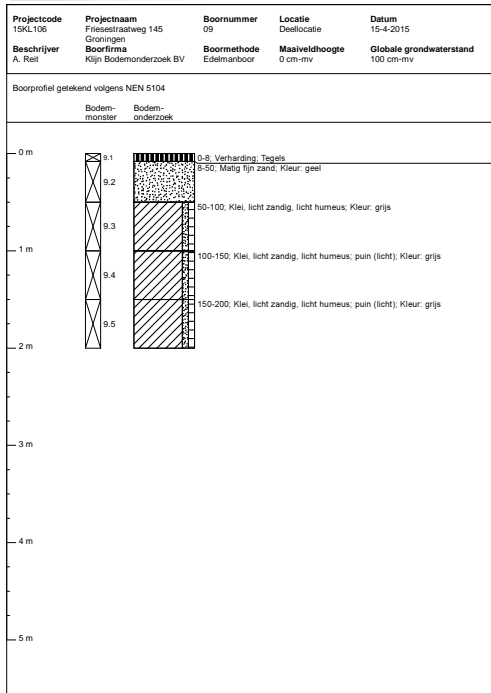
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



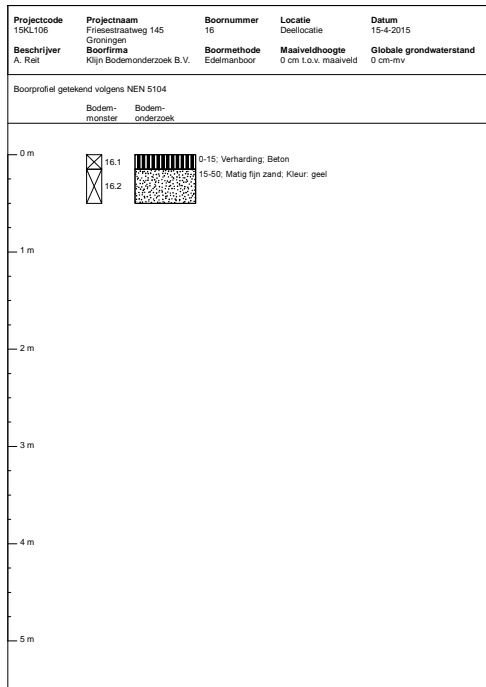
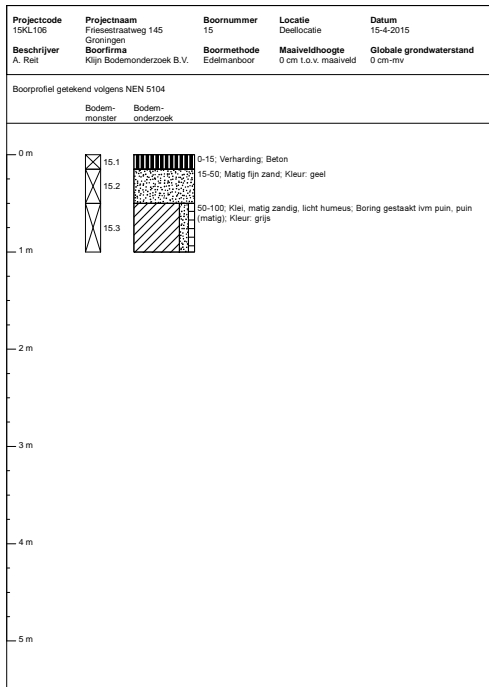
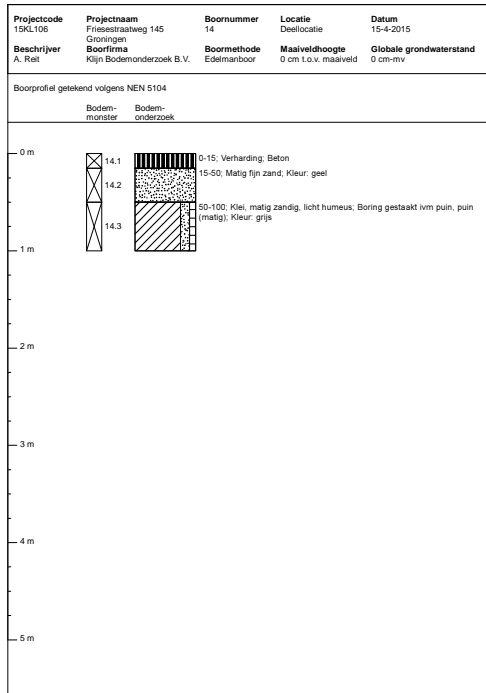
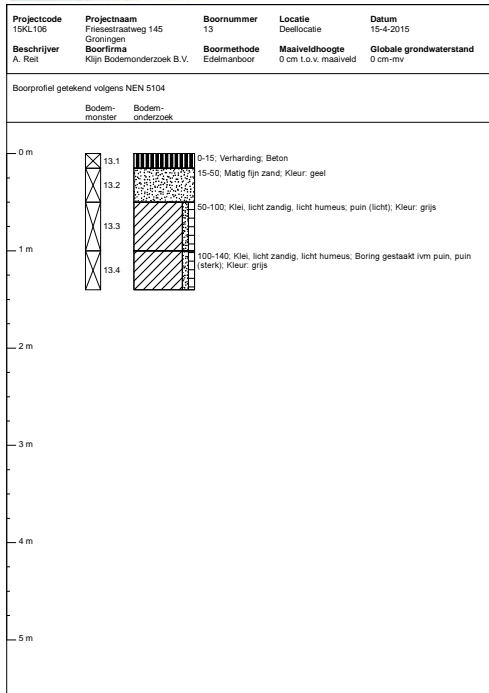
Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bijlage 3: Analyserapporten

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.

Klijn
OUDLANDSEWEG 1
9682 XT OOSTWOLD

Datum	22.04.2015
Relatienr	35005721
Opdrachtnr.	497449

ANALYSERAPPORT

Opdracht 497449 Bodem / Eluaat

<i>Opdrachtgever</i>	35005721 KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.
<i>Uw referentie</i>	15KL106 Friesestraatweg 145 Groningen
<i>Opdrachtacceptatie</i>	16.04.15
<i>Monsternemer</i>	Opdrachtgever

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zenden wij U de resultaten van het door u aangevraagde laboratoriumonderzoek. De analyses zijn, tenzij anders vermeld, uitgevoerd overeenkomstig onze erkenning voor de werkzaamheid "Analyse voor milieuhygiënisch bodemonderzoek" van het Besluit Bodemkwaliteit.

Indien u gegevens wenst over de meetonzekerheden van een methode, kunnen wij u deze op verzoek verstrekken.

Dit rapport mag alleen in zijn geheel worden gereproduceerd. Eventuele bijlagen zijn onderdeel van het rapport.

Indien u nog vragen heeft of aanvullende informatie wenst, verzoeken wij u om contact op te nemen met Klantenservice.

Wij vertrouwen U met de toegezonden informatie van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,

AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. +31/570788121
Klantenservice

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
 Postbus 693, 7400 AR Deventer
 Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
 e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 497449 Bodem / Eluaat

Monsternr.	Monstername	Monsterschrijving
143162	15.04.2015	1.2, 2.2, 5.2, 7.2, 8.2, 9.2, 11.2, 12.2, 13.2, 15.2>MM1
143173	15.04.2015	10.2>MM2
143174	15.04.2015	5.3, 10.3>MM3
143177	15.04.2015	1.3, 13.4, 14.3, 15.3>MM4

	Eenheid	143162	143173	143174	143177
		1.2, 2.2, 5.2, 7.2, 8.2, 9.2, 11.2, 12.2, 13.2, 15.2>MM1	10.2>MM2	5.3, 10.3>MM3	1.3, 13.4, 14.3, 15.3>MM4
Algemene monstervoorbehandeling					
Voorbehandeling conform AS3000		++	++	++	++
Droge stof	%	90,4	86,6	83,0	76,0
IJzer (Fe2O3)	% Ds	<5,0	--	--	<5,0
Klassiek Chemische Analyses					
Organische stof	% Ds	<0,2 ^{*)}	--	--	3,6 ^{*)}
Fracties (sedigraaf)					
Fractie < 2 µm	% Ds	<1,0	--	--	20
Voorbehandeling metalen analyse					
Koningswater ontsluiting		++	++	++	++
Metalen (AS3000)					
Barium (Ba)	mg/kg Ds	<20	30	120	85
Cadmium (Cd)	mg/kg Ds	<0,20	<0,20	0,89	0,51
Kobalt (Co)	mg/kg Ds	<3,0	<3,0	5,1	7,7
Koper (Cu)	mg/kg Ds	<5,0	26	66	46
Kwik (Hg)	mg/kg Ds	<0,05	<0,05	0,41	0,72
Lood (Pb)	mg/kg Ds	<10	130	750	210
Molybdeen (Mo)	mg/kg Ds	<1,5	<1,5	<1,5	<1,5
Nikkel (Ni)	mg/kg Ds	<4,0	<4,0	6,5	15
Zink (Zn)	mg/kg Ds	<20	150	1000	270
PAK (AS3000)					
Anthraceen	mg/kg Ds	<0,050	<0,050	<0,50 ^{bb)}	0,13
Benzo(a)anthraceen	mg/kg Ds	<0,050	0,061	1,1	0,72
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg Ds	<0,050	<0,050	0,55	0,53
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg Ds	<0,050	<0,050	0,61	0,47
Benzo-(a)-Pyreen	mg/kg Ds	<0,050	0,088	1,4	1,1
Chryseen	mg/kg Ds	<0,050	0,070	1,2	0,80
Fenanthreen	mg/kg Ds	<0,050	0,070	1,8	1,1
Fluorantheen	mg/kg Ds	<0,050	0,15	3,4	2,5
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg Ds	<0,050	0,066	0,92	0,82
Naftaleen	mg/kg Ds	<0,050	<0,050	<0,50 ^{bb)}	<0,050
Som PAK (VROM) (Factor 0,7)	mg/kg Ds	0,35 ^{*)}	0,65 ^{*)}	12 ^{*)}	8,2 ^{*)}
Minerale olie (AS3000)					
Koolwaterstoffractie C10-C40	mg/kg Ds	<35	<35	120	57
Koolwaterstoffractie C10-C12	mg/kg Ds	<3	<3	<3	<3

DOC-19728606-NL-F2

Kamer van Koophandel Directeur
 Nr. 08110898 pps, Ely van Bakergem
 VAT/BTW-ID-Nr.: Dr. Paul Wimmer
 NL 811132559 B01



Blad 2 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
 Postbus 693, 7400 AR Deventer
 Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
 e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 497449 Bodem / Eluaat

	Einheid	143162 <small>1.2, 3.2, 5.2, 7.2, 8.2, 9.2, 11.2, 12.2, 13.2, 15.2, MM1</small>	143173 <small>10.2-MM2</small>	143174 <small>5.3, 10.3-MM3</small>	143177 <small>1.3, 13.4, 14.3, 15.3-MM4</small>
Minerale olie (AS3000)					
Koolwaterstof fractie C12-C16	mg/kg Ds	<3	<3	5	<3
Koolwaterstof fractie C16-C20	mg/kg Ds	<4	<4	20	7
Koolwaterstof fractie C20-C24	mg/kg Ds	<5	<5	24	10
Koolwaterstof fractie C24-C28	mg/kg Ds	<5	<5	27	14
Koolwaterstof fractie C28-C32	mg/kg Ds	<5	<5	22	13
Koolwaterstof fractie C32-C36	mg/kg Ds	<5	<5	13	7
Koolwaterstof fractie C36-C40	mg/kg Ds	<5	<5	6	<5
Polychloorbifenylen (AS3000)					
PCB 28	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 52	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 101	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 118	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 138	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 153	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
PCB 180	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010	<0,0010
Som PCB (7 Ballschmiter) (Factor 0,7)	mg/kg Ds	0,0049^{#)}	0,0049^{#)}	0,0049^{#)}	0,0049^{#)}

Verklaring: "<" of n.a. betekent dat het gehalte van de component lager is dan de rapportagegrens.

x) Gehaltes beneden de rapportagegrens zijn niet mee inbegrepen.

#) Bij deze som zijn resultaten "<rapportagegrens" vermenigvuldigd met 0,7.

hb) De rapportagegrens moest verhoogd worden, vanwege een hoge concentratie van een of meerdere verbindingen waardoor een onverdunde meting niet mogelijk is.

Het organische stof gehalte wordt gecorrigeerd voor het lutum gehalte, als geen lutum bepaald is wordt gecorrigeerd als ware het lutum gehalte 5,4%

Begin van de analyses: 16.04.2015

Einde van de analyses: 22.04.2015

De onderzoeksresultaten hebben alleen betrekking op het aangeleverde monstermateriaal. Monsters met onbekende herkomst kunnen slechts beperkt gecontroleerd worden op plausibiliteit.

**AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. +31/570788121
 Klantenservice**

Dit elektronisch gegenereerde rapport is gecontroleerd en vrijgegeven. In overeenstemming met de vereisten van NEN EN ISO/IEC 17025:2005 voor eenvoudige rapportage is dit rapport met digitale handtekening rechtsgeldig.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 497449 Bodem / Eluaat

Toegepaste methoden

Vaste stof

eigen methode: n) Koolwaterstoffractie C10-C12 Koolwaterstoffractie C12-C16 Koolwaterstoffractie C16-C20 Koolwaterstoffractie C20-C24
Koolwaterstoffractie C24-C28 Koolwaterstoffractie C28-C32 Koolwaterstoffractie C32-C36 Koolwaterstoffractie C36-C40

Gelijkwaardig aan NEN 5739: n) IJzer (Fe2O3)

Glw. NEN-ISO 11465; cf. NEN-EN 12880; cf. AS3000: Droge stof

Protocollen AS 3000: Voorbehandeling conform AS3000 Som PCB (7 Ballschmiter) (Factor 0,7)

Protocollen AS 3000 / Protocollen AS 3200: Organische stof Koningswater ontsluiting Koper (Cu) Kobalt (Co) Cadmium (Cd) Barium (Ba)
Nikkel (Ni) Molybdeen (Mo) Lood (Pb) Kwik (Hg) Zink (Zn) Koolwaterstoffractie C10-C40
Som PAK (VROM) (Factor 0,7) Fractie < 2 µm

n) Niet geaccrediteerd

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

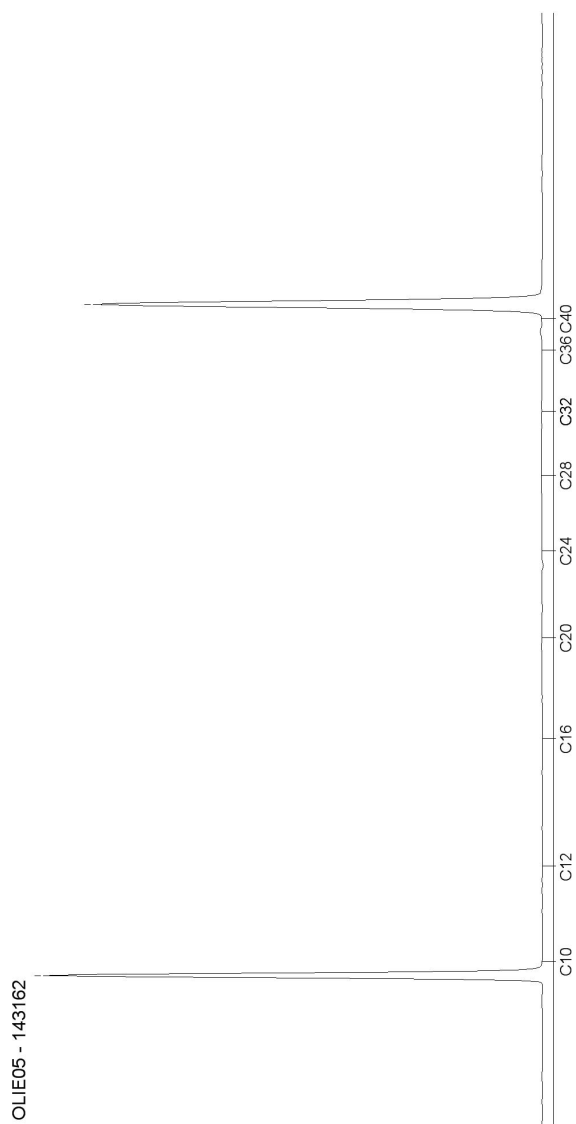
AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Chromatogram for Order No. 497449, Analysis No. 143162, created at 21.04.2015 07:17:41

Monsteromschrijving: 1.2, 2.2, 5.2, 7.2, 8.2, 9.2, 11.2, 12.2, 13.2, 15.2>MM1



DOC-1972885/ANL-PT

Kamer van Koophandel
Nr. 08110898
VAT/BTW-ID-Nr.:
NL 811132559 B01

Directeur
ppa. Ely van Bakergem
Dr. Paul Wimmer



Blad 1 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

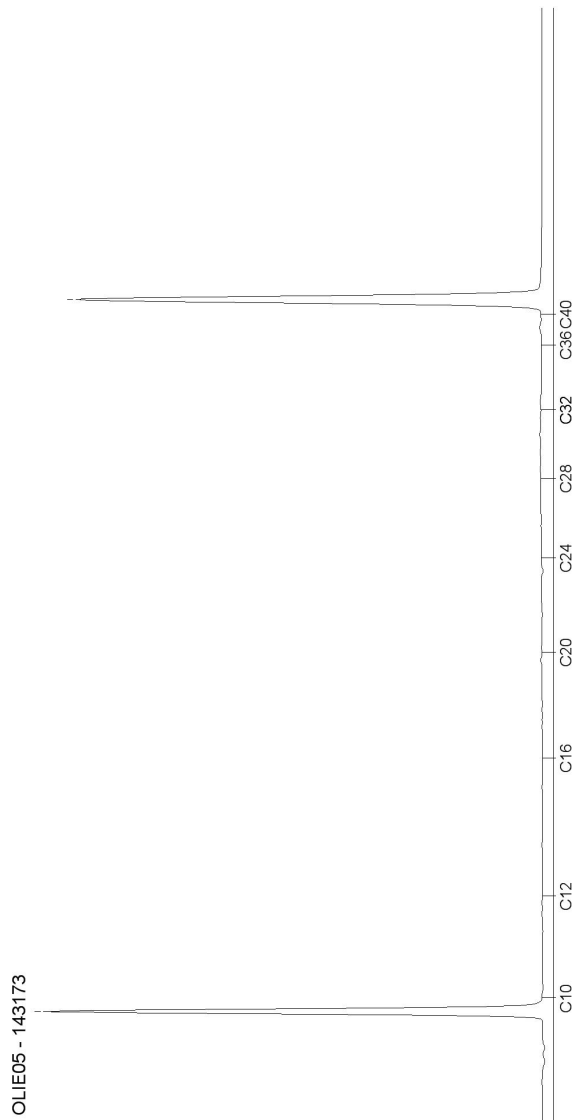
AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Chromatogram for Order No. 497449, Analysis No. 143173, created at 21.04.2015 07:17:41

Monsteromschrijving: 10.2>MM2



DOC-1972885/07/NL-P2

Kamer van Koophandel
Nr. 08110898
VAT/BTW-ID-Nr.:
NL 811132559 B01

Directeur
ppa. Ely van Bakergem
Dr. Paul Wimmer



Blad 2 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

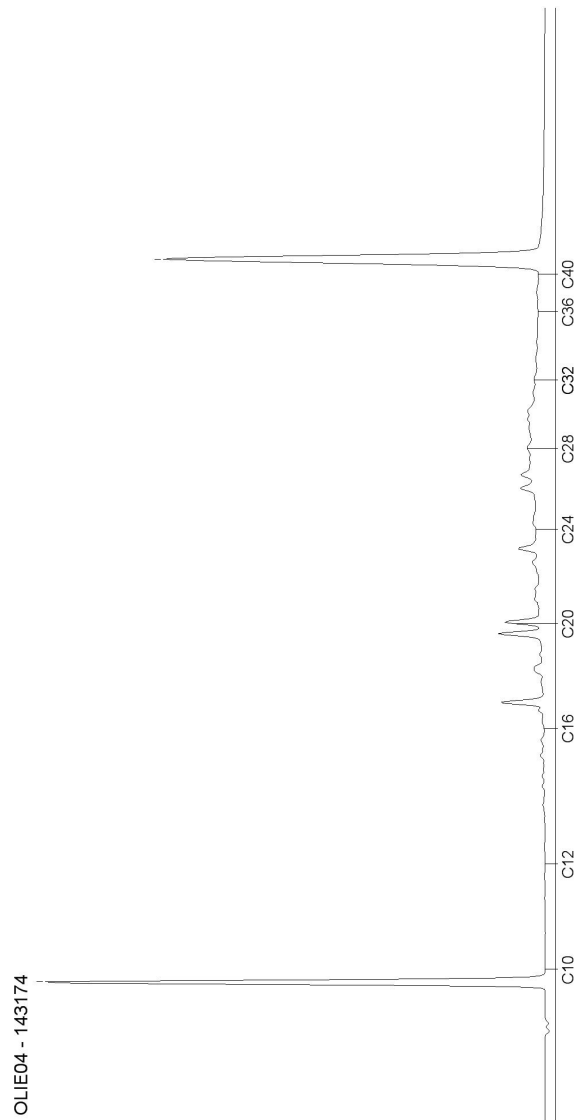
AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Chromatogram for Order No. 497449, Analysis No. 143174, created at 21.04.2015 06:50:39

Monsteromschrijving: 5.3, 10.3>MM3



DOC-1972885/07/NL-P3

Kamer van Koophandel
Nr. 08110898
VAT/BTW-ID-Nr.:
NL 811132559 B01

Directeur
ppa. Ely van Bakergem
Dr. Paul Wimmer



Blad 3 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

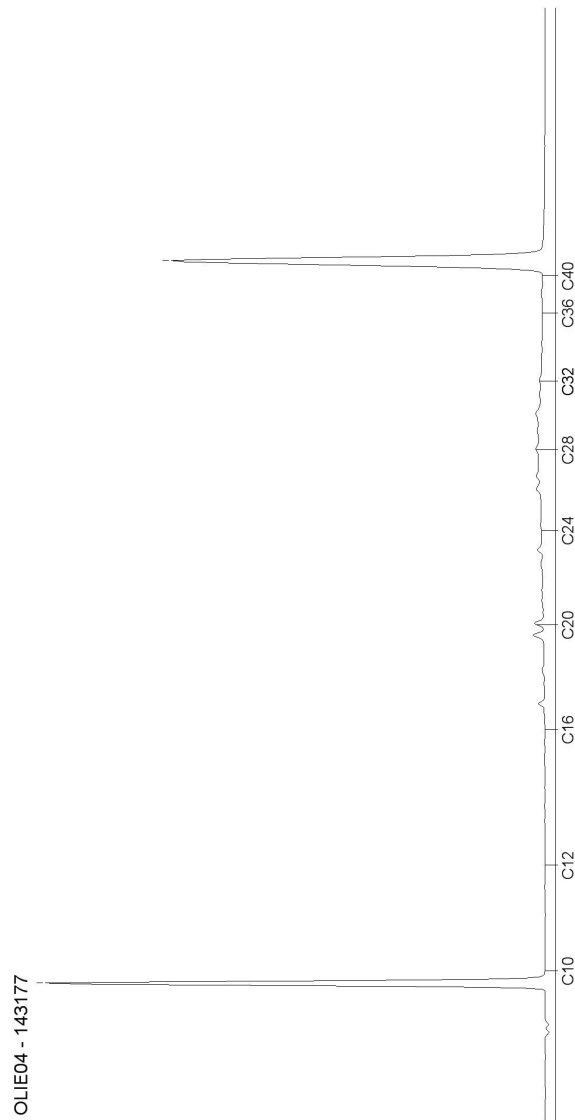
AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Chromatogram for Order No. 497449, Analysis No. 143177, created at 21.04.2015 06:50:39

Monsteromschrijving: 1.3, 13.4, 14.3, 15.3>MM4



DOC-1972885/07/NL-P4

Kamer van Koophandel
Nr. 08110898
VAT/BTW-ID-Nr.:
NL 811132559 B01

Directeur
ppa. Ely van Bakergem
Dr. Paul Wimmer



Blad 4 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.

Klijn
OUDLANDSEWEG 1
9682 XT OOSTWOLD

Datum	01.05.2015
Relatienr	35005721
Opdrachtnr.	498762

ANALYSERAPPORT

Opdracht 498762 Bodem / Eluaat

<i>Opdrachtgever</i>	35005721 KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.
<i>Uw referentie</i>	15KL106 Friesestraatweg 145 Groningen
<i>Opdrachtacceptatie</i>	23.04.15
<i>Monsternemer</i>	Opdrachtgever

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zenden wij U de resultaten van het door u aangevraagde laboratoriumonderzoek. De analyses zijn, tenzij anders vermeld, uitgevoerd overeenkomstig onze erkenning voor de werkzaamheid "Analyse voor milieuhygiënisch bodemonderzoek" van het Besluit Bodemkwaliteit.

Indien u gegevens wenst over de meetonzekerheden van een methode, kunnen wij u deze op verzoek verstrekken.

Dit rapport mag alleen in zijn geheel worden gereproduceerd. Eventuele bijlagen zijn onderdeel van het rapport.

Indien u nog vragen heeft of aanvullende informatie wenst, verzoeken wij u om contact op te nemen met Klantenservice.

Wij vertrouwen U met de toegezonden informatie van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,

**AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. +31/570788121
Klantenservice**

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 498762 Bodem / Eluaat

Monsternr.	Monstername	Monsterschrijving
151036	15.04.2015	5.3>M5
151037	15.04.2015	10.3>M6

Eenheid	151036 5.3>M5	151037 10.3>M6
Algemene monstervoorbehandeling		
Voorbehandeling conform AS3000	++	++
Droge stof %	81,1	82,4
Voorbehandeling metalen analyse		
Koningswater ontsluiting	++	++
Metalen (AS3000)		
Koper (Cu) mg/kg Ds	28	120
Lood (Pb) mg/kg Ds	200	1300
Zink (Zn) mg/kg Ds	340	1900

Begin van de analyses: 23.04.2015
Einde van de analyses: 30.04.2015

De onderzoeksresultaten hebben alleen betrekking op het aangeleverde monstermateriaal. Monsters met onbekende herkomst kunnen slechts beperkt gecontroleerd worden op plausibiliteit.

AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. +31/570788121
Klantenservice

Dit elektronisch gegenereerde rapport is gecontroleerd en vrijgegeven. In overeenstemming met de vereisten van NEN EN ISO/IEC 17025:2005 voor eenvoudige rapportage is dit rapport met digitale handtekening rechtsgeldig.

Toegepaste methoden

Vaste stof

Giw. NEN-ISO 11465; cf. NEN-EN 12880; cf. AS3000: Droge stof

Protocollen AS 3000: Voorbehandeling conform AS3000

Protocollen AS 3000 / Protocollen AS 3200: Koningswater ontsluiting Lood (Pb) Koper (Cu) Zink (Zn)

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Bijlage bij Opdrachtnr. 498762

CONSERVERING, CONSERVERINGSTERMIJN EN VERPAKKING

Er zijn verschillen met de richtlijnen geconstateerd die mogelijk de betrouwbaarheid van de analysesresultaten beïnvloeden. De conserveringstermijn is voor volgende analyse overschreden:

Droge stof 151036, 151037

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.

Klijn
OUDLANDSEWEG 1
9682 XT OOSTWOLD

Datum	30.04.2015
Relatienr	35005721
Opdrachtnr.	498618

ANALYSERAPPORT

Opdracht 498618 Water

Opdrachtgever	35005721 KLIJN BODEMONDERZOEK B.V.
Uw referentie	15KL106 Friesestraatweg 145 Groningen
Opdrachtacceptatie	23.04.15
Monsternemer	Opdrachtgever

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zenden wij U de resultaten van het door u aangevraagde laboratoriumonderzoek. De analyses zijn, tenzij anders vermeld, uitgevoerd overeenkomstig onze erkenning voor de werkzaamheid "Analyse voor milieuhygiënisch bodemonderzoek" van het Besluit Bodemkwaliteit.

Indien u gegevens wenst over de meetonzekerheden van een methode, kunnen wij u deze op verzoek verstrekken.

Dit rapport mag alleen in zijn geheel worden gereproduceerd. Eventuele bijlagen zijn onderdeel van het rapport.

Indien u nog vragen heeft of aanvullende informatie wenst, verzoeken wij u om contact op te nemen met Klantenservice.

Wij vertrouwen U met de toegezonden informatie van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,

AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. 31/570788121
Klantenservice

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
 Postbus 693, 7400 AR Deventer
 Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
 e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 498618 Water

Monsternr.	Monsteromschrijving	Monstername	Monsternamepunt
150192	11-Peilbuis 1	22.04.2015	

Eenheid 150192
 11-Peilbuis 1

Metalen (AS3000)

Barium (Ba)	µg/l	600
Cadmium (Cd)	µg/l	0,43
Kobalt (Co)	µg/l	42
Koper (Cu)	µg/l	3,7
Kwik (Hg)	µg/l	<0,05
Lood (Pb)	µg/l	<2,0
Molybdeen (Mo)	µg/l	3,7
Nikkel (Ni)	µg/l	35
Zink (Zn)	µg/l	280

Aromaten (AS3000)

Benzeen	µg/l	<0,20
Tolueen	µg/l	<0,20
Ethylbenzeen	µg/l	<0,20
<i>m,p</i> -Xyleen	µg/l	<0,20
<i>ortho</i> -Xyleen	µg/l	<0,10
Som Xylenen (Factor 0,7)	µg/l	0,21^{#)}
Naftaleen	µg/l	6,6
Styreen	µg/l	<0,20

Chloorhoudende koolwaterstoffen

Dichloormethaan	µg/l	<0,20
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	<0,20
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	<0,10
1,1-Dichloorethaan	µg/l	<0,20
1,2-Dichloorethaan	µg/l	<0,20
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	<0,10
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	<0,10
Vinylchloride	µg/l	<0,20
<i>1,1</i> -Dichlooretheen	µg/l	<0,10
<i>Cis</i> -1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,10
<i>trans</i> -1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,10
Som cis/trans-1,2-Dichlooretheen (Factor 0,7)	µg/l	0,14^{#)}
Som Dichlooretheen (Factor 0,7)	µg/l	0,21^{#)}

DOC-197313060-NL-F2

Kamer van Koophandel Directeur
 Nr. 06110898 gga, Ely van Bakergem
 VAT/BTW-ID-Nr.: Dr. Paul Wimmer
 NL 811132559 B01



Blad 2 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 498618 Water

Eenheid 150192
11-Peilbuis 1

Chloorhoudende koolwaterstoffen

Trichlooretheen (Tri)	µg/l	<0,20
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	<0,10
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	<0,20
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	<0,20
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	<0,20
Som Dichloorpropanen (Factor 0,7)	µg/l	0,42 #)

Broomhoudende koolwaterstoffen

Tribroommethaan (bromofom)	µg/l	<0,20
----------------------------	------	-------

Minerale olie (AS3000)

Koolwaterstoffractie C10-C40	µg/l	73
Koolwaterstoffractie C10-C12	µg/l	<10
Koolwaterstoffractie C12-C16	µg/l	<10
Koolwaterstoffractie C16-C20	µg/l	<5,0
Koolwaterstoffractie C20-C24	µg/l	21
Koolwaterstoffractie C24-C28	µg/l	20
Koolwaterstoffractie C28-C32	µg/l	7,2
Koolwaterstoffractie C32-C36	µg/l	<5,0
Koolwaterstoffractie C36-C40	µg/l	<5,0

Verklaring: "<" of n.a. betekent dat het gehalte van de component lager is dan de rapportagegrens.

#) Bij deze som zijn resultaten "<rapportagegrens" vermenigvuldigd met 0,7.

Begin van de analyses: 23.04.2015

Einde van de analyses: 30.04.2015

De onderzoeksresultaten hebben alleen betrekking op het aangeleverde monstermateriaal. Monsters met onbekende herkomst kunnen slechts beperkt gecontroleerd worden op plausibiliteit.

AL-West B.V. Dhr. Laurens van Oene, Tel. 31/570788121
Klantenservice

Dit elektronisch gegenereerde rapport is gecontroleerd en vrijgegeven. In overeenstemming met de vereisten van NEN EN ISO/IEC 17025:2005 voor eenvoudige rapportage is dit rapport met digitale handtekening rechtsgeldig.

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31 (0)570 788110, Fax +31 (0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Opdracht 498618 Water

Toegepaste methoden

Protocollen AS 3100: Koper (Cu) Lood (Pb) Cadmium (Cd) Molybdeen (Mo) Kwik (Hg) Nikkel (Ni) Zink (Zn) Barium (Ba) Kobalt (Co)
Dichloormethaan Tribroommethaan (bromoform) Trichloormethaan (Chloroform) Benzeen Tetrachloormethaan (Tetra)
Tolueen Ethylbenzeen 1,1-Dichloorethaan 1,2-Dichloorethaan Som Xylenen (Factor 0,7) Naftaleen
1,1,1-Trichloorethaan Styreen 1,1,2-Trichloorethaan Vinylchloride Som Dichlooretheen (Factor 0,7)
Trichlooretheen (Tri) Tetrachlooretheen (Per) Som Dichloorpropanen (Factor 0,7) Koolwaterstof fractie C10-C40

Protocollen AS 3100: n) Som cis/trans-1,2-Dichlooretheen (Factor 0,7) Koolwaterstof fractie C10-C12 Koolwaterstof fractie C12-C16
Koolwaterstof fractie C16-C20 Koolwaterstof fractie C20-C24 Koolwaterstof fractie C24-C28
Koolwaterstof fractie C28-C32 Koolwaterstof fractie C32-C36 Koolwaterstof fractie C36-C40

n) Niet geaccrediteerd

DOC-197313060-NL-P4

Kamer van Koophandel Directeur
Nr. 06110898 ppia, Eily van Bakergem
VAT/BTW-ID-Nr.: Dr. Paul Wimmer
NL 811132559 B01



Blad 4 van 4

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

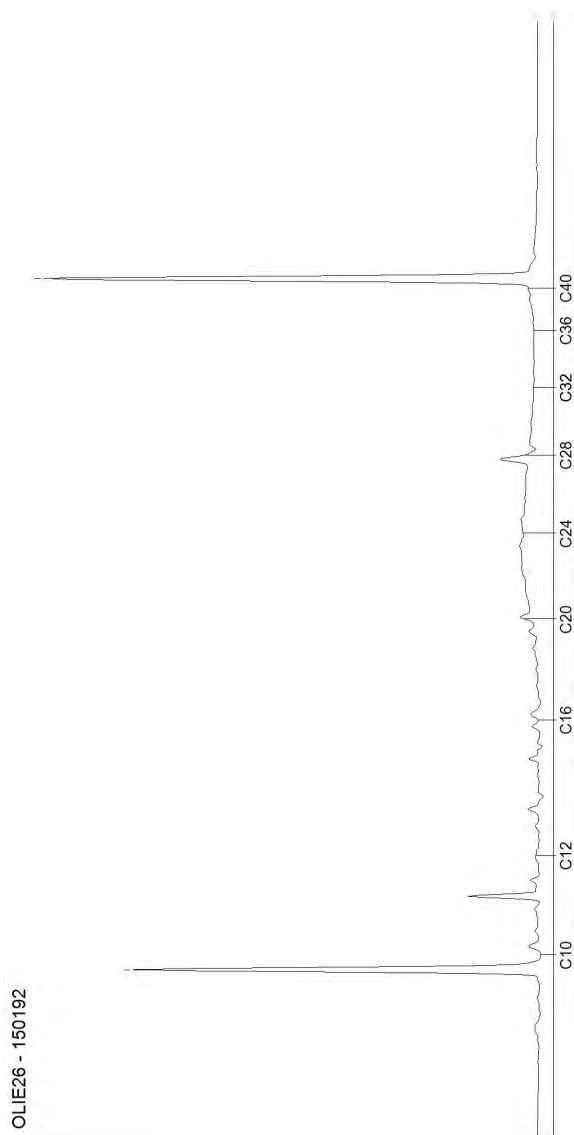
AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Postbus 693, 7400 AR Deventer
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl



Chromatogram for Order No. 498618, Analysis No. 150192, created at 29.04.2015 06:27:59

Monsteromschrijving: 11-Peilbuis 1



DOC-1937318-NL-PT

Kamer van Koophandel
Nr. 08110898
VAT/BTW-ID-Nr.:
NL 811132559 B01

Directeur
ppa. Eily van Bakergem
Dr. Paul Wimmer



Blad 1 van 1

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bijlage 4: Toetsingscriteria

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Toetsingscriteria

Toetsingscriteria grond

Om de mate van verontreiniging van de bodem te kunnen beoordelen, zijn de chemische analyseresultaten van de grondmonsters getoetst aan de richtlijnen die zijn opgesteld door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De resultaten zijn getoetst aan de toetsingswaarden zoals vermeld in de Circulaire Bodemsanering per 1 juli 2013, Staatscourant 27 juni 2013, Nr. 16675.

Bij de toetsingswaarden wordt onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde achtergrond-, tussen- en interventiewaarden:

Achtergrondwaarde = Generieke achtergrondwaarde voor een schone, multifunctionele bodem

Tussenwaarde = Toetsingswaarde voor (nader) onderzoek
 $((\text{achtergrondwaarde} + \text{Interventiewaarde}) / 2)$

Interventiewaarde = Interventiewaarde voor sanering (en/of saneringsonderzoek)

Toetsingscriteria grondwater

Om de mate van verontreiniging van de bodem te kunnen beoordelen, zijn de chemische analyseresultaten van de grondwatermonsters getoetst aan de richtlijnen die zijn opgesteld door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Mileubeheer.

De toetsingswaarden zijn overgenomen uit de Circulaire Bodemsanering per 1 juli 2013, Staatscourant 27 juni 2013, Nr. 16675.

Bij de toetsingswaarden wordt onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde streef-, grens- en interventiewaarden:

Streefwaarde = Streefwaarde voor een schone, multifunctionele bodem

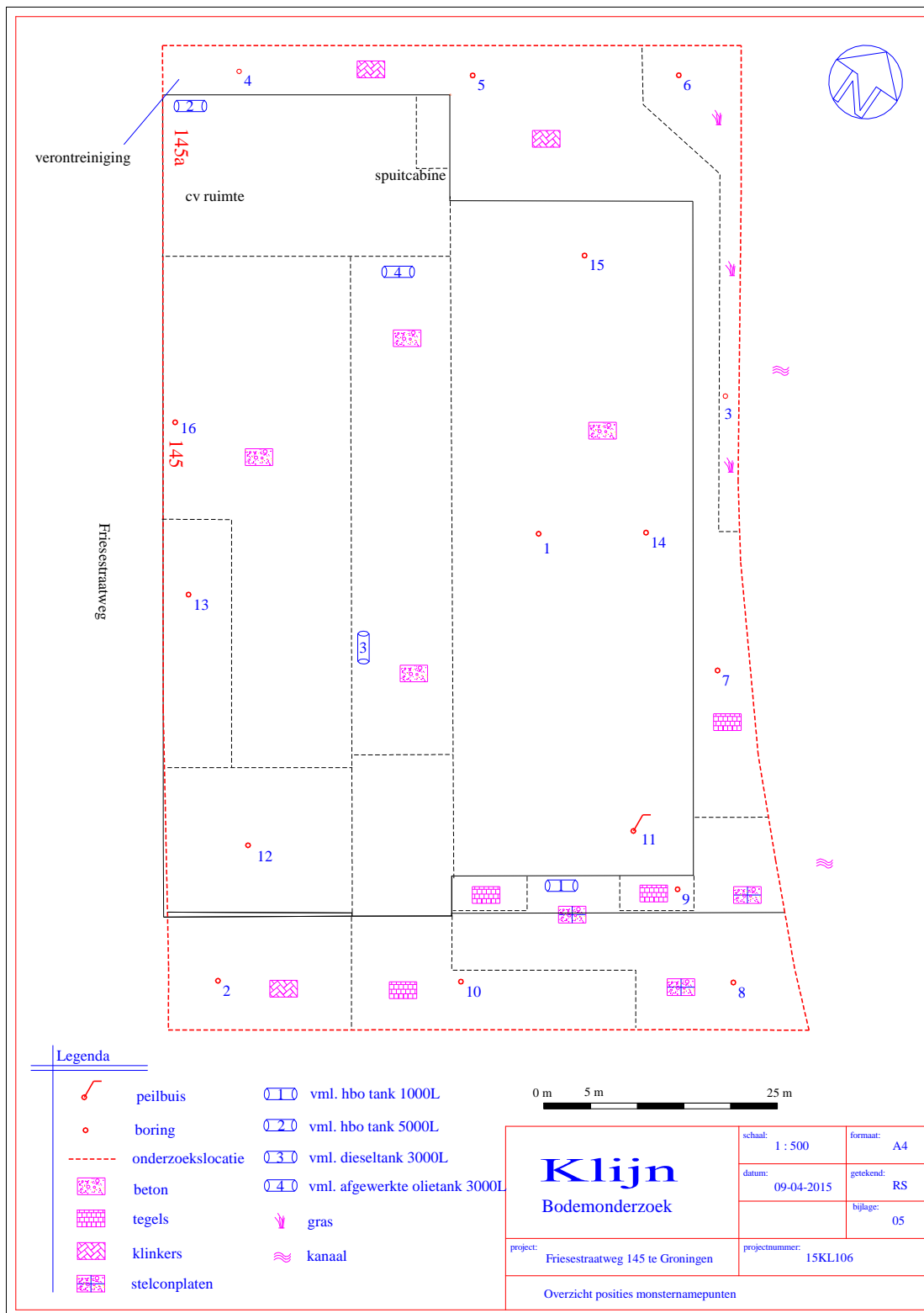
Grenswaarde = Toetsingswaarde voor (nader) onderzoek
 $((\text{achtergrondwaarde} + \text{Interventiewaarde}) / 2)$

Interventiewaarde = Interventiewaarde voor sanering (en/of saneringsonderzoek)

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel

Bijlage 5: Overzicht posities monsternamepunten

Bijlage vaststelling bp Friesestraatweg 145 bijlagenbundel



Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

Zienswijzenverslag ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 145

Het ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 145 heeft ter inzage gelegen van 28 januari tot en met 9 maart 2016. Er zijn naar aanleiding van deze terinzagelegging 9 zienswijzen (4 online, 5 schriftelijk, waarvan één ondertekend door 73 personen) ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de inzagetermijn ingediend, en zijn daarom ontvankelijk.

In de analoge versie van dit verslag is een lijst met namen en adressen van de indieners van de zienswijzen opgenomen. Deze lijst komt in verband met bescherming van persoonsgegevens niet voor in het verslag dat op internet wordt gepubliceerd.

Hieronder worden de zienswijzen als volgt behandeld. De eerste zienswijze is een op zichzelf staande en wordt daarom apart opgenomen. De overige zienswijzen – die alle afkomstig zijn van bewoners van woningen aan de Voermanstraat en Perseusstraat in Paddepoel – vertonen inhoudelijk veel overeenkomsten. Om te voorkomen dat in dit verslag per zienswijze alle opmerkingen worden beantwoord en het verslag daardoor zeer lang zal worden met vele herhalingen, is gekozen voor vermelding van de inhoud per thema en een reactie van gemeentezijde daarop. Zo blijft het een leesbaar verslag en komen toch alle naar voren gebrachte zienswijzen aan bod.

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>Informatie en schade</p>	<p>Helemaal Vastgoed B.V.</p> <p>Wij zijn de burens van dit plan en zijn niet in kennis gesteld van de plannen, en dat stoort ons. Wij zullen schade ondervinden van het plan zoals schaduwwerking, verslechterde verhuurbaarheid, afnemende zichtbaarheid.</p>	<p>Ons is uit mailverkeer - tussen de ontwikkelaar van het plan voor Friesestraatweg 145 en 'Helemaal Vastgoed B.V.' - gebleken dat 'Helemaal Vastgoed B.V.' in een vroegstadium stadium door de ontwikkelaar is geïnformeerd.</p> <p>Voor wat betreft de bezwaren: Schaduwwerking door het woongebouw zal er alleen in een deel van het jaar zijn en beperkt zich tot de ochtenden.</p> <p>Uit de informatie van de indiener wordt ons niet duidelijk op welke wijze er sprake is van <i>verslechterde verhuurbaarheid en afnemende zichtbaarheid</i>. Indien gewenst, kan de indiener een vergoeding van planschade aanvragen.</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>parkeercapaciteit</p> <p>Verzoek om overleg</p>	<p>Wij vragen ons af of er wel voldoende parkeerplekken komen voor de grote aantallen jongeren-/studentenwoningen.</p> <p>Gevraagd wordt om nader overleg en een toelichting van de gemeente over de mogelijkheden voor ons terrein. Een totaalvisie op het gebied lijkt op zijn plaats in plaats van willekeurig beleid voor één kavel.</p>	<p>Voor het bouwplan is de geldende parkeernorm 0,1 parkeerplaats per wooneenheid. In het plan wordt in deze behoefte voorzien op eigen terrein.</p> <p>De ontwikkelaar van het project meldt ons dat hij diverse keren met Helemaal Vastgoed overlegd heeft over de plannen en dat dit in een goede sfeer is verlopen. Ook is er gesproken over een eventuele grondverkoop. Wij zijn van mening dat de ontwikkelaar als buurman op deze wijze op een goede manier informatie heeft verstrekt. Als gemeente hebben wij hieraan niets toe te voegen.</p> <p>Voor de visie van de gemeente op de zone Friesestraatweg kan worden verwezen naar de Algemeen Ruimtelijke Randvoorwaarden Friesestraatweg (zie bijlage 1)</p>
<p>2.</p> <p>Nut en noodzaak van jongerenhuisvesting op deze locatie</p>	<p>Zienswijzen 2 tot en met 9</p> <p>De gemeente heeft een visie ontwikkeld om het gebied tussen Reitdiep en Friesestraatweg opnieuw in te richten. Na die visieontwikkeling heeft er echter een financieel-economische crisis plaatsgevonden met grote impact op de woning-, kantoren- en bedrijvenmarkt, met leegstand als gevolg. Is alternatieve benutting van leegstaande panden voor jongerenhuisvesting mogelijk? Door ingrepen in de financiering van het hoger onderwijs is studeren duurder geworden. Wat is het effect hiervan op de groei van de studentenpopulatie en in hoeverre heeft de gemeente deze ontwikkelingen meegenomen bij de actuele planvorming voor jongerenhuisvesting aan de Friesestraatweg?</p> <p>Kan de gemeente nut en noodzaak van jongerenhuisvesting op deze locatie op dit moment onderbouwen en motiveren, met onder meer een actuele stedenbouwkundige visie, een woonvisie en beleid ten aanzien van Groningen als studentenstad?</p>	<p>Uit verscheidene onderzoeken blijkt nog steeds een forse behoefte aan kwalitatief hoogwaardige jongerenhuisvesting in de vorm van zelfstandige eenheden. De gemeente voert tweejaarlijks een woonwensenonderzoek uit onder jongeren en studenten. Uit het onderzoek van 2014 blijkt dat bijna 60% van de jongeren een verhuisswens heeft, vooral naar woonruimte met meer privacy en ruimte. Ook uit de landelijke studentmonitor van ABF in opdracht van KENCES blijkt de behoefte aan zelfstandige studenteneenheden. Met de manifestatie BOUWJONG (nu Campus Groningen) wordt sinds 2011 ingezet op het toevoegen van kwalitatief hoogwaardige jongerenhuisvesting. Enerzijds is dit op nieuwe plekken, maar anderzijds heeft er ook transformatie plaatsgevonden van leegstaande kantoren en andere gebouwen. Voorbeelden zijn het voormalige belastingkantoor aan de Hofstede de Grootkade, voormalige verzorgingstehuizen als de</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>Evenwichtige invulling Reitdiepzone</p>	<p>Gepleit wordt voor een verstandige, evenwichtige invulling van de Reitdiepzone die recht doet aan het woongenot van nieuwe en huidige bewoners rondom het Reitdiep</p>	<p>NEBO-flat en Hunzertheem. In de Woonvisie 'Wonen in Stad' van juni 2015 is wederom bevestigd dat we willen zorgen voor goede huisvesting van jongeren. Dit is de grootste doelgroep in onze stad en de stad is de afgelopen jaren voornamelijk gegroeid door het aantal jongeren en zal dat de komende jaren ook blijven doen. In de Woonvisie is aangegeven dat we de nieuwbouw voor jongeren zelfs willen versnellen en zijn de zones aangegeven waar we dat willen doen. De Reitdiepzone is één van deze zones en het project Woldring wordt specifiek in de Woonvisie benoemd.</p>
<p>Nu plannen voor hogere bebouwing en ander gebruik dan in verleden aan ons voorgeschoteld</p>	<p>Toen een groot deel van de huidige bewoners van de terraswoningen aan de Voermanstraat en de flat Marquant hun woningen kochten, was er voor de ACM-locatie en het terrein direct ten noorden daarvan sprake van intensieve laagbouw en multifunctioneel gebruik. Het hoogste punt zou niet hoger zijn dan het hoogste deel van het ACM-gebouw (bevestigd door wethouder De Vries). Op grond daarvan zijn de woningen gekocht. Bewoners hebben zo bijgedragen aan een upgrade van Paddepoel. De huidige plannen richten zich alleen nog maar op jongeren, en op meer locaties dan alleen ACM, Gembeton en Strukton. Dat is teveel.</p>	<p>De Reitdiepzone is door de gemeente aangewezen als één van de zones in de stad waar het fysieke en kwalitatieve tekort aan studentenwoningen jongerenhuisvesting kan worden opgelost. Het plan van Woldring is daar een voorbeeld van. In de tijd gezien zal de zone nooit in één keer en ook niet met één programma (studentenwoningen) over de volle lengte worden volgebouwd. Ook andere programma's zijn mogelijk, en we willen juist een gevarieerd programma realiseren.</p>
		<p>In de loop der tijd hebben meerdere onderzoeken plaatsgevonden naar mogelijke invulling van verschillende locaties in de stad. Zo ook voor de Reitdiepzone. Deze zijn op hun haalbaarheid getoetst. Of een project haalbaar is wordt mede bepaald door economische, maatschappelijke en demografische ontwikkelingen. Deze kunnen per tijd verschillen. De Reitdiepzone is vanwege zijn maat en ligging naar onze opvatting een goede locatie voor hoogbouw. Dat laat onverlet dat wij ons er van bewust zijn dat u zich in uw belang aangetast kunt voelen.</p> <p>Wij realiseren ons dat bij een bovenwijken project als het onderhavige een zorgvuldige afweging moet worden gemaakt tussen enerzijds het algemeen belang en</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
		<p>anderzijds deelbelangen. Hierbij trachten wij alle betrokkenen ruimschoots de gelegenheid te geven hun opvattingen naar voren te brengen. Hiermee krijgt de gemeenteraad inzicht in alle naar voren gebrachte opvattingen, zodat de raad een afgewogen beslissing kan nemen.</p> <p>In de tijd waarover u spreekt lag er een plan van Lefter voor de verbouw van het ACM complex. Daar heeft de wethouder op gereageerd. Inherent aan de tijd veranderen de noden van de stad. De economische grondslag, de positie van de woningcorporaties en de vraag vanuit de markt zijn veranderd. Daarnaast is geconstateerd dat het complex ten gevolge van een brand, vorst en weer en wind niet meer te handhaven was. Voor de ACM-locatie is op dit moment een plan in ontwikkeling dat ruimtelijke en programmatisch nog niet is uitgekristalliseerd. Wel is al duidelijk dat het bij dit plan niet enkel en alleen gaat om jongeren en of studenten.</p> <p>Wij hebben overigens geen stukken gevonden waarbij de toenmalige wethouder De Vries toezeggingen over hoogte van gebouwen heeft gedaan.</p> <p>In ons vigerend beleid is verwoord dat de Reitdiepzone een prima plek is voor jongerenhuisvesting. Dat wil niet zeggen dat andere groepen daarmee uitgesloten zijn. Onze verwachting is dat er in de toekomst ook voor andere categorieën kan worden ontwikkeld.</p>
Onderzoek naar verkeersaantallen, luchtkwaliteit en verkeerslawaaï	Heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de huidige én te verwachten verkeersaantallen op de westelijke ringweg en de overlast op het gebied van luchtkwaliteit en geluid? Vallen de berekende waarden binnen de hieraan te stellen normen?	<p>In het akoestisch onderzoek dat gedaan is ten behoeve van dit project is rekening gehouden met de in 2025 te verwachten verkeersintensiteiten. Het onderzoek heeft onder meer geleid tot de verplichting om delen van het gebouw te voorzien van dove gevels.</p> <p>De luchtkwaliteit in Groningen wordt primair bepaald door de grootschalige luchtverontreiniging die van elders</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>Gemeente noemt steeds andere aantallen woningen, is rechtsonzeker</p>	<p>Diverse gemeentelijke beleidsstukken en meerjarenprogramma's (Bouw Jong, Meerjarenstructuurvisie Wonen) noemen steeds verschillende aantallen wooneenheden voor de Woldringlocatie (400, 345, 435) en de ACM-locatie (245, 476). Door niet tenminste met een globaal bestemmingsplan te komen voor de zuidelijke strook langs het Reitdiep wordt in strijd gehandeld met het rechtszekerheidsbeginsel. Dit is niet in het belang van de huidige bewoners rondom het Reitdiep.</p>	<p>met de wind wordt aangevoerd. De bijdrage van de westelijke ringweg aan de concentraties van luchtverontreiniging is (zeer) beperkt: in het verslag luchtkwaliteit 2011 van de gemeente Groningen is de concentratie van fijn stof (PM₁₀) langs de ringwegen opgebouwd uit 22,2 µg/m³/jr. veroorzaakt door achtergrondconcentraties (van elders aangevoerde verontreiniging) en voor 1,0 µg/m³/jr. door de lokale ringweg. Voor NO₂ bedragen deze waarden 19,4 respectievelijk 7,0. Naar verwachting zullen zowel de achtergrondconcentraties als de lokale bijdrage van de ringweg aan de luchtverontreiniging gaandeweg lager worden en de luchtkwaliteit dus naventant beter. Dit dankzij (inter)nationale bronmaatregelen (zoals schonere voertuigen en/of brandstoffen etc.) binnen én buiten de EU.</p>
<p>Teveel wooneenheden</p>	<p>De 435 wooneenheden van Woldring zijn boven uw verwachting en kunnen bv. op de ACM-locatie in mindering worden gebracht. De 'kralensnoer' in de Reitdiepzone blijft ook dan nog in stand.</p>	<p>Voor de Woldringlocatie zijn verschillende studies gemaakt. In de genoemde stukken is het op dat moment bekende aantal eenheden vermeld. In de overzichten is ook aangegeven dat het om zachte plannen gaat. Zodra er een omgevingsvergunning is verleend wordt het plan opgenomen onder harde plannen met het definitieve aantal eenheden. Dit is ook het moment waarop rechtszekerheid kan worden gegeven.</p>
<p>Behoorlijk bestuur, totaaloverzicht invulling Reitdiepzone</p>	<p>Wij hebben de keuze om hier te gaan wonen weloverwogen gemaakt op basis van de toen versprekte informatie en wonen hier met plezier. Wethouder van der Schaaf heeft ons echter</p>	<p>De Woldringlocatie voorziet in een behoefte aan zelfstandige eenheden net zoals de ACM-locatie dat doet. Het is dus niet zo dat hiermee aanbod wordt gerealiseerd dat niet voorziet in een behoefte. Het in mindering brengen is dan ook geen optie. Voor verschillende locaties langs de Reitdiepzone zijn er in de afgelopen jaren diverse plannen ontwikkeld die nooit verder zijn gekomen dan de schetsfase. De</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
	<p>gezegd dat de dynamiek van de stad onzekerheid over morgen meebrengt. Maar wij verwachten behoorlijk bestuur waarbij wij kunnen vertrouwen op eerder verstrekte informatie en eerder gedane uitspraken. Daarom willen wij een totaaloverzicht van de invulling van de Reitdiepzone. Waar wordt er gebouwd, op welk oppervlak, hoe hoog, hoeveel wooneenheden, hoe massief wordt de muur waar wij straks misschien wel tegenaan kijken? Met aandacht voor privacy, uitzicht, zon, omgevingsgeluid, druk op het fietsbruggetje en fietspad, parkeerdruk, verkeersveiligheid voor kinderen.</p>	<p>gemeente neemt daarin ook zelf niet het initiatief. Voor zover er plannen zijn die met een redelijke mate van zekerheid tot een daadwerkelijk bouwplan zullen leiden gaan wij en de initiatiefnemer zo spoedig mogelijk in overleg met de omwonenden. Een totaaloverzicht is op dit moment dus niet te geven. Alle binnenkomende plannen worden op hun ruimtelijke en programmatische kwaliteit beoordeeld.</p>
<p>Nooit hoogbouw genoemd voor Friesestraatweg 145</p>	<p>Er is, toen wij ons huis kochten, nooit gesproken over hoogbouw op Friesestraatweg 145, alleen maar over de ACM-locatie (Lefter). We zouden ons huis niet hebben gekocht als we dit hadden geweten.</p>	<p>In het algemeen kan worden gesteld dat in een zich ontwikkelende stad nooit een garantie kan worden gegeven voor een gelijkblijvende woonomgeving.</p>
<p>Afname zon- en daglicht</p>	<p>In periodes dat de zon laag staat, gaan wij dit door de hoogbouw in ons huis en onze tuin merken. Het brengt alleen nog maar schaduw. Vooral in de middag en avond gaan wij zonlicht missen. Dit is juist het moment waarop wij nu (na een lange werkdag) nog kunnen genieten van de zon. Zie de bijgevoegde foto's.</p>	<p>Uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat de geplande nieuwbouw alleen in de wintermaanden een enkel moment op de dag voor enige schaduw op omringende bebouwing zal zorgen.</p>
<p>Aantasting privacy</p>	<p>De flat van meer dan 50 meter hoog leidt tot aantasting van privacy in tuinen en woningen. Bomen nemen dat zicht niet weg. We worden onevenredig in ons woon- en leefgenot geschaad. De gemeente heeft geen goede belangenafweging gemaakt.</p>	<p>Het hoogteaccent bevindt zich aan de noordzijde van de locatie. De woningen in deze vleugel oriënteren zich op de noordzijde en op het binnenterrein. De zijde aan de kant van het water is aanzienlijk lager. Bovendien is de afstand tot de woningen aan de overkant van het water minimaal ca. 85m. Inherent aan wonen in de stad is dat men overburen heeft.</p>
<p>Geluidsoverlast door bewoners</p>	<p>We vrezen voor geluidsoverlast 's avonds en in de zomer door de 800 tot 900 jongeren in het gebouw. Een beheerder in het gebouw is een schijnoplossing om dit te voorkomen.</p>	<p>De beheerder zal juist worden aangesteld om in dit soort situaties op te treden. Dit getuigt ervan dat de eigenaar van het gebouw een goed gebruik serieus neemt. Overigens zal het maximale aantal bewoners niet meer dan 600 zijn.</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>Parkeercapaciteit, parkeeroverlast in Perseusstraat / Voermanstraat</p>	<p>Is de parkeercapaciteit op eigen terrein voldoende? De aanname dat jongeren en starters veelal niet beschikken over een auto is niet gefundeerd. (Hoogopgeleide) starters zullen zich ook buiten Groningen moeten verplaatsen voor woonwerkverkeer en maken dan veelal gebruik van een (lease)auto. Wij vrezen daarom parkeeroverlast in onze straat. Wij hebben nu al overlast en onveiligheid door forenzen die in de Perseusstraat parkeren en dan de stad in fietsen. Het plan voorziet niet in goede fietspaden als alternatief voor de auto.</p>	<p>De gemeentelijke parkeernormen gelden voor dit bouwplan. Daaraan zal moeten worden voldaan in de (nog aan te vragen) omgevingsvergunning voor het bouwen. In het overleg met de ontwikkelaar is door hem aangegeven dat dit het geval zal zijn. De locatie is gestuurd aan een autoluwe doodlopende parallelweg langs de westelijke ringweg. De parallelweg behoort tot de hoofdtrieroutes in de stad. De fietstunnel onder de ringweg en de fietsbrug over het Reitdiep, beiden in de nabijheid van de locatie, zorgen voor directe, snelle en veilige fietsverbindingen met de rest van de stad. Zo zijn de wijken in de omgeving, zoals Paddepoel en Vinkhuizen veel sneller en comfortabeler met de fiets bereikbaar dan met de auto.</p>
<p>Planshade en economische uitvoerbaarheid</p>	<p>Omdat wij vrezen voor waardevermindering van onze woningen, moeten wij planshade claimen. Wij kunnen niet beoordelen of de ontwikkelaar financieel voldoende draadkrachtig is om deze en andere kosten te dragen. Er ontbreekt een planshaderisicoanalyse. Is het plan wel economisch uitvoerbaar?</p>	<p>Wij hebben geen reden om aan te nemen dat de ontwikkelaar financieel onvoldoende draagkrachtig is. Wij hebben met hem ook een overeenkomst afgesloten waarin hij verklaart uit te keren planschadevergoedingen voor zijn rekening te nemen.</p>
<p>Externe veiligheid: minder zelfredzame personen mogen hier niet wonen</p>	<p>Het is niet ondenkbaar dat in het gebouw minder zelfredzame personen komen te wonen. Dat is echter niet toegestaan omdat het complex binnen de 30 meterzone van de ringweg ligt. De toelaatbaar van deze groep wordt in het plan niet gemotiveerd.</p>	<p>De ontwikkelaar heeft aangegeven dat er geen minder zelfredzame groepen in het gebouw zullen worden gehuisvest. Hij is zich nl. bewust van de beperkende regelgeving op dit gebied.</p>
<p>Ladder voor duurzame verstedelijking: niet-woonfuncties in het gebouw zijn niet duurzaam</p>	<p>Er wordt niet ingegaan op de vraag of de dienstverlenende en sportfuncties in het gebouw wel voldoen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er staan veel bedrijfsruimten leeg en deze moeten eerst worden gebruikt.</p>	<p>De Ladder voor duurzame verstedelijking richt zich op regionale behoeften. De geplande kantoorruimte als ook het fitnesscentrum voorzien echter in een lokale behoefte. Daarnaast worden deze voorzieningen gelokaliseerd op vrijkomende ruimte binnen het stedelijk gebied (hergebruik), en daarom is er sprake van duurzaam ruimtegebruik.</p>
<p>Ladder voor duurzame verstedelijking: regionale</p>	<p>Ladder voor duurzame verstedelijking: het plan geeft aan dat jongeren anders willen wonen: groter, betere voorzieningen,</p>	<p>Het onderzoek is te vinden bij de publicaties van de afdeling Onderzoek en Statistiek van de gemeente</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
<p>behoefte niet gemotiveerd</p>	<p>meer privacy. Onderzoek zou uitwijzen dat de particuliere kamerverhuurmarkt ontspannen is, er is een overschot aan kamers. Waar is dit onderzoek? Deze motivering van een regionale behoefte is volstrekt onvoldoende. De minimale maat van een kamer in het complex wordt 22m2, en dat lijkt de maat van een studentenkamer. Dus dan is er geen behoefte aan nieuwbouw, omdat er in de bestaande markt voldoende kamers zijn.</p>	<p>Groningen. Het onderzoek wordt om de 2 jaar herhaald en het laatste onderzoek dateert uit 2014. Daarnaast wordt jaarlijks de landelijke studentenmonitor uitgevoerd door ABF in opdracht van KENCES. Op basis van deze onderzoeken blijkt dat er geen behoefte is aan het toevoegen van meer onzelfstandige kamers, maar juist aan het toevoegen van kwaliteit door vooral zelfstandige eenheden. Dat de markt ontspannen is zien wij bijvoorbeeld bij de grotere instroomcomplexen in Selwerd. In de piekperiodes aan het begin van het collegejaar is hier de afgelopen jaren sprake van leegstand. Dit laat zien dat studenten voldoende keuze hebben en daarbij voor een andere kwaliteit kiezen. De inzet van BOUWJONG (nu Campus Groningen) is naast toevoegen van kwaliteit ook om bestaande wijken te ontlasten van de particuliere kamerverhuur. Op veel plekken in de stad is de balans tussen gewone gezinsbewoning en kamerverhuur verstoord en leidt dit tot aantasting van de leefbaarheid en het woongenot van bewoners.</p> <p>In het kader van Campus Groningen zijn de afgelopen jaren meer dan 2.000 eenheden opgeleverd. Dit zijn minder eenheden dan we hadden beoogd door onder andere de crisis en de rijksmaatregelen, waardoor het investeringsvermogen van corporaties fors werd ingeperkt. Het gevolg was dat veel plannen voor jongerenhuisvesting de ijskast in gingen.</p> <p>De behoefte blijft echter bestaan en het is van belang om nieuwbouw toe te blijven voegen. Dit is de reden dat wij in de woonvisie de keuze hebben gemaakt om de nieuwbouw voor jongerenhuisvesting te versnellen. We hebben besloten om daarbij te focussen op een aantal zones en locaties binnen deze zones:</p> <p>- Paddepoel</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
Complex past niet schaal van directe omgeving	De omvang en hoogte van het te bouwen complex past niet in de schaalgrootte van de directe omgeving en detoneert volledig langs het Reitdiep.	<p>Oosterhamrikzone</p> <p>- Reitdiepzone</p> <p>Dit zijn de locaties waar wij vinden dat ze het beste aansluiten bij onze uitgangspunten voor jongerenhuisvesting. Bovendien biedt de Reitdiepzone ook ruimtelijk de mogelijkheden om hier een paar grootschalige projecten te realiseren. We hebben de ervaring dat dergelijke grotere complexen nauwelijks voor overlast zorgen omdat meestal een beheerder in het complex aanwezig is. Eigenaren investeren veel geld in dergelijke complexen en zijn er dan ook bij gebaat dat de complexen netjes bewoond worden en niet tot overlast leiden. De plannen die nu in ontwikkeling zijn voor de Reitdiepzone zijn overigens niet alleen bedoeld voor studenten. Een deel van de woningen is ook bedoeld voor starters op de woningmarkt. Daarnaast worden de gebouwen flexibel ontwikkeld, zodat de appartementen later ook kunnen worden omgezet naar grotere appartementen. Hiermee kunnen andere doelgroepen worden bediend en zijn gebouwen ook duurzaam naar de toekomst toe.</p> <p>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 en radiaal (stedenbouwkundige le orde) van de stad, de Friesestraatweg. Een steviger massaopbouw langs deze route is dan ook mogelijk.</p> <p>De hoogte van het meest zuidelijke deel van het project sluit aan op de belangrijke stedenbouwkundige betekenis van de plek. De variatie in hoogte van het bouwblok rondom reageert op de situering van de plek in het stedelijk weefsel, de situering aan het Reitdiep en houdt rekening met de bezonning van de plek in relatie tot zijn</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
windlawaai	Er ontbreekt onderzoek naar hinderlijk windlawaai dat overlast kan veroorzaken bij de woonblokken aan de Voermanstraat. Op dit punt is het bestemmingsplan onzorgvuldig voorbereid.	<p>omgeving (uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat de schaduwwerking op de omgeving door het jaar heen beperkt is). Daarmee wordt het gebouw specifiek en geeft het voldoende verbijzondering aan deze plek langs deze belangrijke radiaal van de stad.</p> <p>Geluid door wind kan verschillende oorzaken hebben. Het is echter altijd een combinatie van de windsnelheden (en turbulentie) en de vorm van bouwdelen (detailering). Geluidgolven zijn een tijdsafhankelijk fenomeen. Bij een windhinderstudie worden deze tijdsafhankelijke effecten niet expliciet bepaald, omdat statistisch gemiddelde snelheden worden bepaald. Echter is wel een goed onderbouwde voorspelling te doen op basis van deze resultaten.</p> <p>Meest voorkomend is het 'fluiten' van gevelpanelen of roosters waar de wind langs kleine openingen raast. Dit kan ook gebeuren bij nauwe doorgangen in bouwblokken. Echter hoe groter de opening, hoe groter ook de windsnelheden moeten zijn om waarneembaar geluid te veroorzaken. Daarom leveren kleinere openingen van bijvoorbeeld roosters het snelst geluid op.</p>
Communicatie, participatie	Er is onvoldoende tot geen communicatie in de	<p>De resultaten van de windstudie aan de Friesestraatweg 145 laten zien dat de windsnelheden aan de Voermanstraat afnemen na het realiseren van de nieuwbouw. Het risico op geluid rondom de bestaande blokken aan de Voermanstraat veroorzaakt door lokale windsnelheden en onderdelen van deze blokken zelf zal daarom juist afnemen.</p> <p>Het risico op geluid afkomstig van de nieuwbouw aan de Friesestraatweg dat reikt tot aan de Voermanstraat is gezien de gebouwvorm, windsnelheden en de afstand zeer beperkt.</p> <p>Er heeft in het voortraject met bewoners veelvuldig</p>

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

onderwerp	reactie	standpunt burgemeester en wethouders
	<p>voorbereidingsfase geweest. Er is één informatiebijeenkomst geweest voor bewoners van de Perseusstraat en meteen daarna is het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Als goed bestuurder en goed buurmanschap moeten omwonenden bij een dergelijke grote impact op hun omgeving zondermeer gehoord worden en inspraak krijgen op de ontwikkeling van het ontwerpplan, zoals dat wel is gebeurd bij de ontwikkeling van de Marquantoren.</p>	<p>contact plaatsgevonden waarbij het gemeentelijk beleid en de voorgenomen bouwplanontwikkeling is besproken. Daarnaast heeft georganiseerd overleg plaatsgevonden. Over het bouwinitiatief zijn de wijkraden Vinkhuizen en Paddepoel door de ontwikkelaar geïnformeerd (8 juli 2014 en 13 april 2015). De bewoners van de woontoren Marquant en de Voermanstraat zijn tweemaal geïnformeerd (14 april 2014 door betrokken ambtenaren en op 2 september 2015 presentatie ter plaatse door de ontwikkelaar). Op 18 november 2015 heeft een gesprek tussen wethouder Van der Schaaf en enkele bewoners van woontoren Marquant plaatsgevonden. Vervolgens hebben op 1 december j.l. dezelfde bewoners een ambtelijk vervolggesprek gehad. Met de bewoners van het wooncomplex Perseusstraat en hun overburen is ook overlegd.</p>
Geen goede ruimtelijke ordening	Het ontwerp bestemmingsplan voldoet niet aan de wettelijke eis van een goede en ruimtelijke onderbouw / ruimtelijke ordening en kan dan ook niet worden vastgesteld.	Het bestemmingsplan is zorgvuldig voorbereid. Alle ruimtelijk relevante aspecten zijn nauwgezet onderzocht.
Schade door stof en vuil tijdens de bouw	Ons huis wordt geventileerd door een warmterugwinstinstallatie. Onze zorg is dat langdurige toename van stof en vuil door de bouw van negatieve invloed zal zijn op de luchtkwaliteit in en om het huis. Dit zal leiden tot extra onderhoudsbeurten en vervanging van luchtfilters.	Uw huis staat op geruime afstand van de nieuwbouwoecatie. Bij (nieuwbouw)werkzaamheden vindt geen toename van stof en vuil plaats. De aannemer moet voldoen aan regels met betrekking tot overlast tijdens de bouw. Indien u dat wenst kan de ontwikkelaar samen met de aannemer u hierover nader informeren.

Bijlage 1

ALGEMEEN RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN FRIESESTRAATWEG

Voor de Friesestraatweg tussen Ringweg en spoorbaan is een "Ontwikkelingsvisie Reïdiefzone" opgesteld. Daarin wordt deze zone gezien als een plek in de stad waar kansen liggen om het gebrek 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

Bijlage bp Friesestraatweg 145 zienswijzenverslag geanonimiseerd

en radiaal (stedenbouwkundige 1e orde) van de stad, de Friesestraatweg. Een steviger massaopbouw langs deze route is dan ook mogelijk. In deze zone zijn daarnaast drie belangrijke stedenbouwkundige “knoopen” te onderscheiden waar een hoogteaccent op het niveau van de stad en / of de wijk tot de mogelijkheden behoren. Niet voor niets staan de Martintoren of het gebouw van de Gasunie op markante en stedenbouwkundig belangrijke plekken. Hoogteaccenten hebben immers altijd betekenis op een hoger schaalniveau en moeten dan ook zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast. Reden waarom de Hoogbouwnota is geschreven. Hierbij gaat het bij de Reitdiepzone om de volgende “knoopen”:

- De knoop van de Noordelijke -en Westelijke Ringweg. Voor deze plek is al een plan met een hoogteaccent gemaakt en een nieuw bestemmingsplan om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

- De knoop Friesestraatweg / spoorbaan, de ACM-locatie.

- De knoop Friesestraatweg / Pleiadenlaan.

In de ontwikkelingsvisie zijn in tekening deze locaties aangegeven als clusters die kansrijk zijn voor ontwikkeling. Stedenbouwkundige uitgangspunten bij alle locaties 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 Friesestraatweg 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 Campus Groningen liefst ondersteunende en openbare functies op de begane grond worden toegevoegd.

Ingekomen stukken - Nr. 42 Reactie op bestemmingsplan Friesestraatweg 145 - . . .

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: r. feenstra [mailto:feenstra.3@hccnet.nl]

Verzonden: maandag 20 juni 2016 14:26

Aan: Raad

Onderwerp: Raadscommissie R en W 21-06-2016

Geachte mevrouw Weiland,

Vandaag heb ik gevraagd om morgen 21 juni 2016 in de raadcommissie Ruimte en Woning iets naar voren te mogen brengen, hetgeen is toegestaan.

Hetgeen ik echter wil zeggen kost veel meer tijd dan de drie minuten spreektijd die daarvoor zijn gereserveerd.

Aan mij werd geadviseerd om hetgeen ik te vertellen heb alvast per e-mail aan u toe te zenden, opdat dit bij de gegevens van deze commissie kan worden gevoegd.

Vandaar dit bericht met bijlage.

Morgen zal ik hiernaar verwijzen, opdat de kern van mijn boodschap ook dan wordt gehoord.

Inmiddels, met vriendelijke groeten,

W.Feenstra
Voermanstraat 10-B
9742 VC Groningen
tel. 3137686

Ingekomen stukken - Nr. 42 Reactie op bestemmingsplan Friesestraatweg 145 - . . .

Vergadering 21 juni 2016 raadscommissie Ruimte en Wonen
van de gemeenteraad Groningen

Mevrouw de voorzitter, leden van de commissie.

Mijn naam is Feenstra, en ik woon aan de Voermanstraat 10-B, alhier. Ik spreek uitsluitend voor mijzelf, waarbij ik mij wel geheel aansluit bij alle inmiddels aan u bekende reacties op het bestemmingsplan Friesestraatweg 145 in de zo genoemde Reitdiepszone, het gebied tussen de spoorbrug en de Pleiadenbrug. Dit plan noem ik het plan Woldring.

Ik maak mij grote zorgen omtrent de veiligheid van toekomstige bewoners indien het voorliggende plan wordt uitgevoerd.

Daarnaast hebben Burgemeester en Wethouders in het per 24 mei 2016 vastgestelde bestemmingsplan doen blijken dat zij voorstander zijn van meerdere vergelijkbaar grote gebouwen in de Reitdiepszone.

Massale bewoning - ook al bij slechts één gebouw - op die smalle strook tussen de spoorbrug en de Pleiadenbrug, is in de huidige omstandigheden onverantwoord, zoals uit een hierna te noemen rapport blijkt.

Na het doornemen van het thans door B&W gepubliceerde bestemmingsplan is mij gebleken dat alles is gericht op het verkrijgen van goede woonruimte. Maar B&W hebben daarbij in de tot dusverre verschenen berichtgeving nauwelijks een woord gewijd aan de veiligheid van toekomstige bewoners.

In het vastgestelde bestemmingsplan van mei 2016 staat onder meer dat voor de Reitdiepszone een deelaanpassing van het bestemmingsplan moet plaatsvinden. Wanneer de gemeente van plan is dit gebied naar haar wensen in de toekomst voor meer grote gebouwen aan te passen, dan is een eenmalige totale wijziging effectiever en duidelijk. Versnippering bevordert verwarring.

Voorts is mij gebleken dat in de bijlagen gepubliceerde rapporten alle onderzoekers uitgaan van een gebouw van ongeveer 40 meter hoogte bestemd voor plusminus 450 bewoners. Ook blijkt dat door B&W deze rapporten nagenoeg kritiekloos zijn geaccepteerd. Van elk rapport kunnen belangrijke extra aandacht vragende opmerkingen worden gemaakt, maar één hierna aan te geven rapportage is voor mij de aller belangrijkste.

In de bijlagenbundel is onder **bijlage 6** opgenomen het rapport :

Externe veiligheidsstudie d.d. 27 augustus 2015 van de Omgevingsdienst Groningen.

In dit rapport wordt onder punt 2 onder meer genoemd:

”de verantwoordingsplicht van het bevoegd gezag, dat op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico dient te onderbouwen en te verantwoorden”.

Dit klemmt temeer nu onder punt 4.1 van dit rapport wordt gesteld dat ”het realiseren van ”De Kristallen” (het plan Woldring) in de Reitdiepszone te Groningen in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is aan te merken als een kwetsbaar project.”

In dit rapport wordt uitgegaan van de verwachting dat ongeveer 450 personen hier komen wonen.

Onder punt 4.5 wordt de verantwoordingsplicht groepsrisico nader omschreven.

In de publicatie van B&W, bladzijde 30 van het Bestemmingsplan, wordt in de alinea *Ontvluchtingsmogelijkheden* gesteld: ”Hoogbouw heeft een negatief effect op de ontvluchtingsmogelijkheden van de aanwezige personen.” En ook: ”in het totale gebouw komen **circa 900** personen”. B&W stellen - na een onvolledige uiteenzetting van vluchtmogelijkheden en het niet vermelden van noodzakelijk te nemen voorzorgsmaatregelen - dat de voorgestelde hoogbouw voor 900 personen acceptabel is !

Ingekomen stukken - Nr. 42 Reactie op bestemmingsplan Friesestraatweg 145 - . . .

Indien voor 450 personen de bewoning al riskant is, hoe kan het dan dat bewoning door 900 personen wél acceptabel zijn ?

Gelet op de conclusie onder punt 5 waarin de noodzakelijke maatregelen worden voorgesteld,

is de wijze waarop B&W dit plan voorstellen en willen doorzetten volstrekt onverantwoord.

Onder 4.6.3 maatregelen ter beperking van het groepsrisico staat:

”Bronmaatregelen zijn gericht op verlaging van het groepsrisico van een calamiteit bij een risicobron.

Bronmaatregelen zijn echter niet te treffen in de onderhavige ruimtelijke procedure.”

Op bladzijde 12 van dit rapport worden drie ongevalsscenario's genoemd waarbij de slotconclusie luidt: ”Hierdoor zijn in het plangebied dodelijke effecten van alle drie ongevalsscenario's mogelijk.”

En wat gebeurt er als naast de in het rapport genoemde drie rampscenario's onverhoopt brand uitbreekt? De bewoners zitten ook dan als ratten in de val.

Dit rapport vermeldt ook dat bij een calamiteit de ontruiming totaal 15 minuten zal vergen !

Bovendien is het gebied slechts via één enkele toegang bereikbaar. Weliswaar geven B&W aan dat overwogen wordt de toegang door een nieuwe afrit van de ringweg te verbeteren, maar dat neemt de eenzijdigheid van de toegang niet weg.

Hulpdiensten als brandweer, ambulancediensten en politie zullen elkaar op de smalle Friesestraatweg hopeloos in de weg staan.

De luchtigheid waarmee B&W aan de bevindingen in dit rapport voorbijgaan, is benauwend.

Voorts is er voor de toestemming tot bouw een zo geheten schone-grond-verklaring nodig.

Uit **Bijlage 4, Archeologisch booronderzoek** en **Bijlage 7, Bodemonderzoek**

blijkt uit in beide rapporten dat elk bureau uitvoerig onderzoek heeft gedaan om te kunnen verklaren hoe de bodemgesteldheid aan de Friesestraatweg 145 is.

In beide rapporten komt men tot de conclusie dat daarop geen antwoord is te geven.

In **bijlage 4** staat dat van de 10 rondom - en dus niet mede in het pand Woldring - op een overzicht aangegeven boorpunten slechts van één punt gegevens konden worden verkregen en omtrent andere boorpunten wegens een ondoordringbare bodem geen antwoord kan op vragen kon worden gegeven. Deze bodem, die het gehele terrein bestrijkt bevat op 50 tot 70 centimeter diepte een ondoordringbare (beton)vloer. Wat zit daaronder?

Kan het zijn dat hier het vroegere depot van Oliemaatschappij Esso heeft gestaan en dat na vertrek daarvan men op de diepte van 50/70 centimeter onder het maaiveld daarom een dichte ondoordringbare laag heeft aangebracht en de rest voor het oog weer netjes heeft gemaakt?

Uit historische kadastrale gegevens en gegevens van de Kamer van Koophandel en van de gemeente moet kunnen blijken welke vestigingen op dit perceel zijn geweest.

Het lijkt er niet op dat daarnaar onderzoek is gedaan.

Uit het rapport in **bijlage 7** blijkt alleen dat men heeft getracht een verklaring voor de bodem te vinden, maar daarin niet is geslaagd. Ter plaatse kon geen onderzoek worden gedaan.

Ingekomen stukken - Nr. 42 Reactie op bestemmingsplan Friesestraatweg 145 - . . .

De conclusie van het verkennend bodemonderzoek van het bureau Klijn luidt:
”*Vooralsnog wordt niet verwacht* dat de activiteiten van en aangetroffen verontreinigingen op de in de nabijheid gelegen percelen een nadelige invloed hebben gehad op de bodemkwaliteit van onderhavige onderzoekslocatie.”
Met andere woorden: er is nog niets omtrent de bodem van het perceel Woldring met zekerheid te zeggen.

B&W hebben zelf aangegeven dat na een (dat is dit) verkennend bodemonderzoek de bouwlocatie is getypeerd als een verdachte locatie en dat nader onderzoek noodzakelijk is.

Voordat een deugdelijke schone-grond-verklaring er zal zijn, kan naar mijn mening geen toestemming tot bouw worden gegeven.

In de visie van B&W in het zienswijzenverslag ontwerp bestemmingsplan Friesestraatweg 145 komt de reactie van B&W naar mij toe over als: die bezwaren zijn van niet doorslaggevend belang en het valt allemaal erg mee, en mocht het in de toekomst anders uitpakken, nou dan zien we dan wel weer.
Dit lijkt mij geen verantwoordelijke wijze van besturen.

Nog wil ik even opmerken dat het hier gaat om belangen van mensen: veiligheid en welzijn, en niet om de financiële belangen van de gemeente Groningen of een particuliere investeerder.

Mijn verzoek aan U, vertegenwoordigers van de gemeenteraad, welke raad naar mijn mening een controlerende, sturende en hoedende taak heeft namens de burgers van de stad, is om ernstig te overwegen of het thans voorliggende plan aan alle eisen van zorgvuldigheid en veiligheid voldoet.

21 april 2016
W.Feenstra

Collegedebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

EMBARGO tot WOENSDAG 15 JUNI 2016

Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Steller G. Boerema / J. Dallinga



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678998 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 5637363
Datum 08-06-2014 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren wij u over het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van het Ruimtelijke Functioneel Ontwerp (RFO) van het project Groningen Spoorzone mogelijk, dat u op 18 februari 2015 heeft vastgesteld. Daarnaast informeren we u over de aankoop van het PostNL pand aan de zuidzijde van het station.

Reden nieuw bestemmingsplan

Een nieuw bestemmingsplan is nodig om de busonderdoorgang, fietsonderdoorgang, ondergrondse fietsstalling en de zudentree mogelijk te maken. Bij het planologisch verankeren van de busonderdoorgang moet rekening gehouden worden met het te verwachten gebruik daarvan over 10 jaar. Dit betekent dat we in het bestemmingsplan rekening houden met een volledig busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Wij hopen u komend najaar een voorstel over de verplaatsing van het busstation te kunnen voorleggen. Overigens zal het instandhouden van het huidige busstation aan de noordzijde zorgen voor een vergelijkbare verkeersintensiteit in de busonderdoorgang. Dit vanwege het feit dat een aantal niet doorgaande buslijnen afkomstig uit het zuiden en westen van de stad in dat geval tweemaal gebruik maakt van de busonderdoorgang.

PostNL-locatie

Met de vaststelling van het RFO is gekozen voor een busonderdoorgang die diagonaal het bovenliggende spoor kruist. PostNL heeft begin 2015 aangegeven dat zij voornemens is het stationsgebied te verlaten. Onlangs hebben wij overeenstemming bereikt met PostNL over de aankoop van de PostNL-locatie. Door het betrekken van de PostNL-locatie bij de plannen van Groningen Spoorzone ontstaan er nieuwe mogelijkheden, waarbij een 'gestrekt' busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation kan worden aangelegd. Een dergelijk busstation is veiliger, omdat voetgangers dan niet hoeven over te steken. Bovendien is alles 'gelijkvloers' en is het busperron per lift/roltrap voor iedere potentiële reiziger bereikbaar en kan de aansluiting van de Rivierenbuurt bij het stationsgebied worden verbeterd.

Collegedebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Bladzijde 2
Onderwerp Ontwerp Ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Inhoud ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan maakt een aantal zaken planologisch mogelijk. Het gaat hierbij om:

1. De korte busonderdoorgang;
2. Het gestrekte busstation;
3. De omgang met de monumenten;
4. De omvang van de perron/stationskap;
5. De Westflank;
6. De omvang van de zudentree.

Korte busonderdoorgang

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een korte busonderdoorgang op de plek van het PostNL pand. Uit de actieve dialoog die we hebben gevoerd over de PostNL-locatie kwam duidelijk naar voren dat ook de buurt het als een kans ziet om deze locatie bij de spoorplannen te betrekken. Wel bestonden er bij omwonenden zorgen over de milieueffecten van de busonderdoorgang/busstation, de hoeveelheid parkeerplaatsen en de mate van groene invulling van het gebied.

Door de korte busonderdoorgang te voorzien van een halfopen groen dak in combinatie met een geluidsabsorberende beplating op de wanden van de busonderdoorgang zal de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens worden overschreden. Bovendien is er ook nog steeds sprake van een (niet voelbare) afname van trillingen ten opzichte van de huidige situatie. Ook de luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke normen.

Samen met direct aanwonenden werken we de ruimtelijke inpassing van de korte busonderdoorgang verder uit. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn een groene inpassing en het behoud van het aantal aanwezige parkeerplaatsen.

Naar verwachting zal in juni 2018 met de sloop van het PostNL pand gestart worden. Binnenkort is er overleg met de tijdelijke gebruikers, waaronder het startup initiatief 'incubator The Big Building', om de situatie na 1 juni 2018 te bespreken. Met deze huurders is destijds uitgebreid overleg gevoerd over de ontwikkelingen in dit gebied zodat zij een tijdelijke huurperiode hebben geaccepteerd. Om de genoemde kansen en mogelijkheden binnen het project t.z.t. te kunnen benutten is daarom om die reden in de huurovereenkomst met deze tijdelijke gebruikers, 1 juni 2018 als einddatum opgenomen.

Gestrekt busstation

De geplande korte busonderdoorgang maakt het ook mogelijk om een gestrekt busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation te realiseren. Het grootste voordeel hiervan is dat reizigers en bussen elkaar dan niet meer kruisen en dat het busstation optimaal toegankelijk is. Reizigers kunnen via de reizigerstunnel veilig het busstation bereiken.

Collegedebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Bladzijde 3
Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Monumenten

Net als uw raad hechten wij grote waarde aan de monumentale waarde van het Hoofdstation. Het gaat hierbij om het 19^{de} eeuwse stationsgebouw dat een rijksmonument is en de gemeentelijke monumenten: het seinhuis (20^{ste} eeuw) en de kappen (zowel 19^{de} als 20^{ste} eeuw), waarbij we de 20^{ste} eeuwse kaptoevoegingen van iets minder belang vinden. In het voorontwerp bestemmingsplan waren alle monumenten nog op de verbeelding weergegeven. Bij nader inzien was dit niet consequent omdat we dit bij andere bestemmingsplannen niet doen. Monumenten zijn immers via de Monumentenwet al beschermd. Om deze reden zijn de monumenten niet meer op de verbeelding weergegeven. Overigens gaan we ervan uit dat er geen substantiële aanpassingen aan het stationsgebouw worden gedaan. Wel kruist de fietstunnel straks het stationsgebouw. Deze fietstunnel verbindt het Stadsbalkon met de toekomstige ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation en achtergelegen gebied.

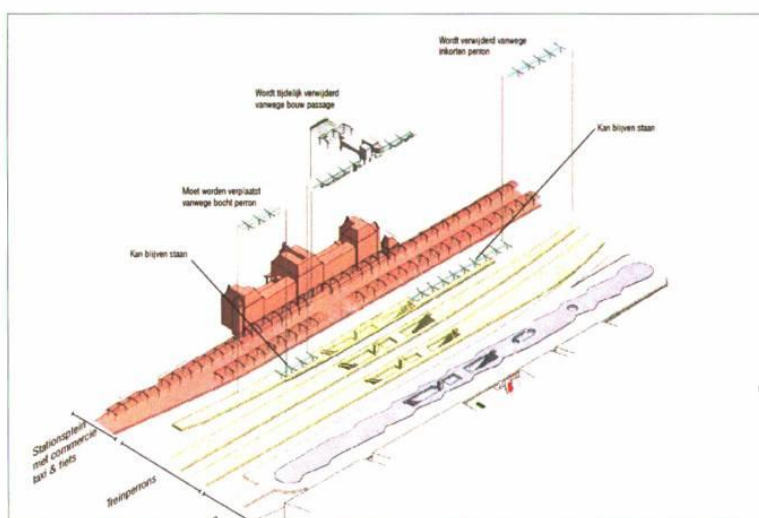
Om het nieuwe station te kunnen realiseren moeten het seinhuis en een deel van de kappen (tijdelijk) van hun plek verwijderd worden. In het bestemmingsplan is een bouwvlak opgenomen waarbinnen het seinhuis een nieuwe plek gaat krijgen. Dit bouwvlak is groter dan het seinhuis daadwerkelijk is, bovendien is in het bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waardoor het seinhuis ook elders in het stationsgebied mag worden terug geplaatst.

De komende periode zal het kwaliteitsteam, aangevuld met een monumenten expert, gaan onderzoeken op welke plek in het stationsgebied het seinhuis het beste uit de verf komt. Het kwaliteitsteam gaat ook nader onderzoek doen naar de kappen.

Hierdoor krijgt de architect die het nieuwe station gaat bouwen, ruimte voor een integraal ontwerp waarbij nieuwe en monumentale delen met elkaar een mooi geheel kunnen vormen. De 20^e eeuwse toevoegingen zullen door het inkorten van het perron deels verdwijnen, andere 20^e eeuwse delen kunnen in samenhang met de nieuwe kappen worden teruggeplaatst nadat de perrontunnel gereed is. Dit zou kunnen inhouden dat de kappen uit 1928 mogelijk niet meer terug komen. In de onderstaande afbeelding is globaal weergegeven hoe we met de monumenten zouden willen omgaan.

Collegebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Bladzijde 4
Onderwerp Ontwerp bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'



Omvang nieuwe perron/stationskap

Het voorontwerpbestemmingsplan maakte het mogelijk bijna het gehele stationsgebied te voorzien van een 20 meter hoge stationskap. Uit het ambitiedocument 'Mooi Extra' komt echter naar voren dat het onwaarschijnlijk is dat we het gehele stationsgebied voorzien van een dergelijke stationskap. Om een voor Groningen passende oplossing mogelijk te maken gaan we uit van een maximale hoogte van 18 meter, waarbij het juridisch mogelijk is dat een stationskap over de bestaande monumentale perronkappen wordt gebouwd. Deze maximale hoogte is gebaseerd op de hoogste variant uit het ambitiedocument 'Mooi extra'. Buiten het bouwvlak waar een stationskap 18 meter hoog mogelijk is, mogen perronkappen 7 meter hoog worden. Dat komt ongeveer overeen met de hoogte van de bestaande monumentale kappen. Uit de ambitiecriteria omtrent de gewenste relatie met de monumentale kappen uit het document 'Mooi Extra' blijkt dat aannemelijk is dat bij de keuze voor een grotere kappenvariant, deze niet veel breder zal zijn dan het stationsgebouw zelf. Juridisch gezien willen we echter op voorhand geen verdere 'insnoering' maken ten einde de architecten niet te beperken in hun oplossingsmogelijkheden.

Westflank

Het ambitiedocument Mooi en het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) dat u op 18 februari 2015 heeft vastgesteld bevatten al een aantal varianten van de uitwerking van de Westflank, waarbij het te vervallen treinperron wordt omgevormd naar een zogenaamde Kiss and Ride (K+R) en/of taxistandplaats.

Collegedebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Bladzijde 5
Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Het is ons gelukt om ook de Westflank toe te kunnen voegen aan de scope van het project Groningen Spoorzone. Net als u vinden wij de locatie van de huidige taxistandplaats niet optimaal. De taxi's zijn moeilijk vindbaar. Uit de nadere uitwerking van de Westflank komt naar voren dat we zowel de taxistandplaats als de K+R nadrukkelijk bij het station kunnen betrekken, door ze in feite 'in' het station op te nemen. Op de beoogde locatie liggen nu nog treinsporen die komen te vervallen. Door het direct toevoegen van de eerdere genoemde functies kunnen we hierdoor werk met werk maken. De taxistandplaats en de K+R kunnen met een keerlus onder de perronkappen door met de Stationsweg worden verbonden. Verder ontstaat er ruimte om tenminste 800 nieuwe fietsparkeerplekken te realiseren. Met de toevoeging van deze 800 fietsplekken wordt de toekomstige extra opgave van nog eens 2.500 nieuwe fietsplekken tot 2030 substantieel verkleind. Naast deze invulling van de westflank hoeven we tussen 2020 en 2030 nog slechts zo'n 1500 nieuwe fietsplekken te realiseren, zodat er in totaal zo'n 17.500 fietsplekken rondom het Hoofdstation zijn. Overigens zorgt de beoogde K+R en taxistandplaats er voor dat de Fietsflat moet worden verplaatst. Voor de Fietsflat wordt een passende nieuwe plek in het stationsgebied gezocht.

Om voorgaande redenen heeft de stuurgroep Groningen Spoorzone onlangs besloten de Westflank toe te voegen aan de scope van het project. U ontvangt hierover separaat nog een kredietaanvraag, waarbij de investering gedekt kan worden uit nog beschikbare RSP-budget dat nog voor het Stationsgebied is geoormerkt.



Afbeelding Westflank

Collegedebrief - Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Bladzijde 6
Onderwerp Ontwerp Ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Zuidentree

In het ambitiedocument Mooi extra staan de criteria beschreven voor het vormgeven van de zuidentree. Deze criteria zijn in het ontwerpbestemmingsplan planologisch uitgewerkt. Het gaat hierbij om de ruimte waarbinnen het zuidplein, inclusief de (dam)wanden, met glooiend fiets/voetpad richting de Parkweg gerealiseerd kan worden.

Participatie

Samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone is doorlopend actief in gesprek met haar omgeving. Van 26 november tot en met woensdag 23 december 2015 lag het voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstation vier weken ter inzage voor reactie. Iedereen kon hierop reageren. Dat kon schriftelijk, via de websites van de gemeente en het project Groningen Spoorzone, of tijdens een daarvoor georganiseerde inloopbijeenkomst. Deze bijeenkomst vond plaats op dinsdag 8 december 2015, in de Puddingfabriek in de Rivierenbuurt. Ruim 50 omwonenden en andere belangstellenden bezochten de bijeenkomst. Er werden 31 reacties op het voorontwerp ingediend. Dit betroffen reacties van individuele bewoners, van vertegenwoordigers van bewoners en van overlegpartners zoals het Waterschap Hunze en Aa's en de Veiligheidsregio. Het reactierapport voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstation Groningen is opgenomen als bijlage bij deze brief.

Vervolg

Het ontwerpbestemmingsplan ligt van 16 juni tot 27 juli gedurende zes weken ter inzage, waarbij voor iedereen gelegenheid bestaat om een zienswijze in te dienen. Ook voor het ontwerpbestemmingsplan wordt een informatiebijeenkomst in de Puddingfabriek georganiseerd. Deze informatiebijeenkomst vindt plaats op 28 juni.

Daarnaast betrekken we eveneens in deze periode direct aanwonenden aan de PostNL-locatie bij de ruimtelijke inpassing van de korte busonderdoorgang. Komend najaar krijgt u de gelegenheid om te reageren op onze aanbestedingsambities op het gebied van (tijdelijke) bereikbaarheid, vormgeving, duurzaamheid en social return.

De samenwerkende organisaties binnen Spoorzone Groningen zijn er van overtuigd dat met dit ontwerpbestemmingsplan een belangrijke stap gezet kan worden in het realiseren van één van de mooiste stations van Nederland.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage - Toelichting en regels

Bestemmingsplan Hoofdstation Groningen

versie ontwerp

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
Hoofdstuk 2	Beleidskader	9
Hoofdstuk 3	De beoogde ontwikkeling	13
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	23
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	56
Hoofdstuk 6	Participatie, inspraak en overleg	64
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid / exploitatie	66
Regels		68
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	70
Artikel 1	Begrippen	70
Artikel 2	Wijze van meten	77
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	78
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	79
Artikel 4	Dienstverlening	79
Artikel 5	Verkeer	81
Artikel 6	Verkeer - Railverkeer	84
Artikel 7	Wonen	87
Artikel 8	Waarde - Archeologie 2	89
Artikel 9	Waterstaat - Waterkering	91
Hoofdstuk 3	Algemene regels	92
Artikel 10	Anti-dubbeltelregel	92
Artikel 11	Algemene bouwregels	93
Artikel 12	Algemene gebruiksregels	95
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	96
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	97
Artikel 14	Overgangsrecht	97
Artikel 15	Slotregel	98
Bijlagen bij de regels		100
Bijlage 1	Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken	102
Bijlage 2	Geluidwerende voorzieningen busonderdoorgang	104

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Toelichting

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' vinden in de komende jaren een aantal ingrijpende veranderingen plaats binnen de spoorknop Groningen. De maatregelen voorzien onder meer in de aanleg van een vierde spoor, uitbreiding van Station Groningen Europapark met een extra zijperron, het doortrekken van de regionale spoorlijnen bij het Hoofdstation, verplaatsing van het opstel terrein naar het buitengebied in Haren, de aanleg van een busonderdoorgang en een perrontunnel annex interwijkverbinding onder het emplacement bij het Hoofdstation en een zuidentree voor het Hoofdstation.

Door middel van het voorliggende bestemmingsplan worden de maatregelen rondom het Hoofdstation ingepast.

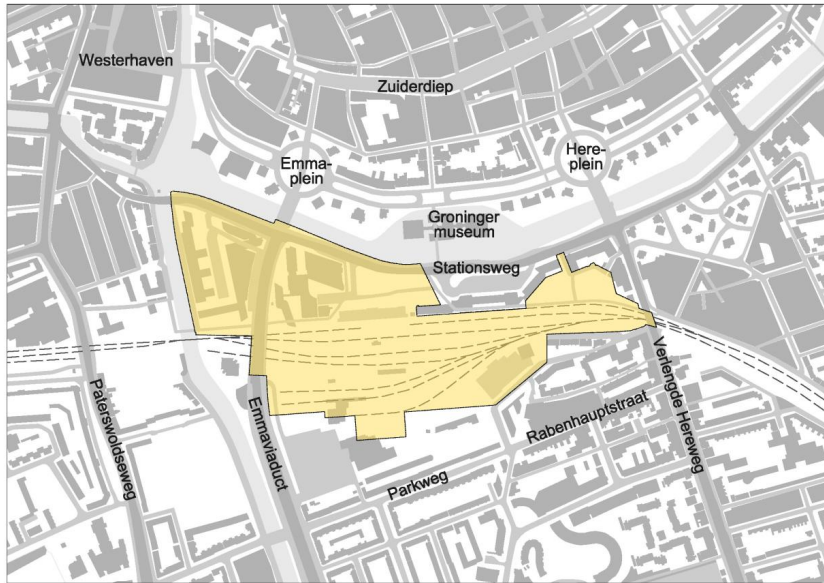
Tevens vormt dit bestemmingsplan een actualisering van de verouderde planologische regelingen voor het omliggende gebied.

1.2 Begrenzing plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het Hoofdstation en het bijbehorende emplacement. Daarnaast maken ook de kantoorbebouwing (noord)westelijk van het Hoofdstation (de 'KPN Borg'), de kantorenlocatie rondom het Cascadeplein en het daarop aansluitende appartementencomplex 'De Regentes' deel uit van het plan.

Bijlage - Toelichting en regels

Op onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven.



Plangebied

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, bevat de ambities van het Rijk op het gebied van ruimte en mobiliteit voor Nederland in 2040. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: Structuurvisie (voorheen PKB) Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Met de structuurvisie wil het Rijk Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden. Daarvoor formuleert het Rijk drie hoofddoelen:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren 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.

In de structuurvisie worden 13 nationale belangen genoemd. Voordie belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Vertrouwen in medeoverheden is hierbij de basis.

Om de bereikbaarheid te verbeteren wil het Rijk samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Dat wil het Rijk bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal.

Hiervoor benoemt de structuurvisie de volgende nationale belangen:

Nationaal belang 5: een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

- Het Rijk streeft onder meer naar verbeteringen aan de (regionale) spoorverbindingen.

Nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.

- Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem zowel 'verticaal' (van internationaal (HSL) tot lokaal openbaar vervoer) als 'horizontaal' (met andere modaliteiten) vanuit de behoefte van de reiziger inrichten. Hiervoor moeten de verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter worden geïntegreerd, zodat een sterke vervoersketen ontstaat.

Nationaal belang 7: het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.

- Het Rijk wil de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur minder complex maken, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voornamelijk essentiële knooppunten en drukke corridors krijgen hierbij aandacht.

Bijlage - Toelichting en regels

Het voorliggende bestemmingsplan dient de bovengenoemde doelen en belangen en is dus in overeenstemming met de structuurvisie.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat algemene regels als bedoeld in artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierin zijn de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemde nationale belangen wettelijk verankerd.

Voor spoorweginfrastructuur is met name relevant titel 2.7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Op grond hiervan kunnen bij ministeriële regeling onder andere reserveringsgebieden voor hoofdwegen of landelijke spoorwegen worden aangewezen.

Het Barro heeft geen consequenties voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan

Het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013, vastgesteld door Provinciale Staten op 17 juni 2009, bevat het beleid van de provincie op het gebied van milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Een van de ambities van het provinciaal omgevingsplan is een goede bereikbaarheid. Dat wil de provincie onder meer bereiken door het ontwikkelen van een uitgebreid netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en verbetering van spoorbindingen.

Het voorliggend bestemmingsplan sluit aan bij deze doelstelling.

2.2.2 Provinciale omgevingsverordening

De Omgevingsverordening provincie Groningen 2009, vastgesteld 17 juni 2009, laatstelijk gewijzigd 24 september 2014, bevat algemene regels als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

In de provinciale verordening zijn onder meer reserveringszones of zoekgebieden aangewezen voor spoorwegen. Binnen deze gebieden zijn nieuwe bebouwing en gebruik van gronden die afbreuk doen of kunnen doen aan de mogelijkheid om spoorwegen aan te leggen niet toegestaan.

Het plangebied heeft in de verordening de aanduiding zoekgebied spoorverbinding. Het voorliggend bestemmingsplan is hiermee niet in strijd.

Verder regelt de verordening dat nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen niet is toegestaan binnen een zone van 30 meter aan weerszijden van de in de verordening aangegeven transportroutes. De spoorlijnen Zwolle-Groningen en Groningen Delfzijl / Roodeschool zijn als zodanig aangeduid (30 meter zone spoorwegen (Provinciaal Basisnet)). Tevens dient de toelichting van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het invloedgebied van de aangegeven transportroutes een verantwoording van het groepsrisico te bevatten en inzicht te bieden in de wijze waarop rekening is gehouden met het advies van de regionale brandweer. In het bestemmingsplan is met deze bepalingen rekening gehouden.

Bijlage - Toelichting en regels

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'De Stad op Scherp'

Op 25 maart 2009 heeft de gemeenteraad de structuurvisie 'Stad op Scherp' vastgesteld. De centrale doelstelling van de structuurvisie is:

- verbeteren van de woon- en leefomstandigheden van alle Stadgers waarbij duurzaamheid en bereikbaarheid gelden als randvoorwaarden;
- versterken van de positie als hoofdstad van het Noorden;
- (inter)nationaal positioneren van de stad en het stedelijk netwerk Groningen-Assen als stad en regio met economische kansen in met name de kennissector.

In de structuurvisie wordt het stationsgebied genoemd als een van de dynamo's (naast de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike). Dit zijn de toplocaties en -voorzieningen, die de dragers zijn van de stedelijke en regionale economie en werkgelegenheid en de aanjagers zijn voor nieuwe ontwikkelingen, vaak met internationaal en interregionaal bereik. Voor de ontwikkeling van de dynamo's is bereikbaarheid essentieel.

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet de structuurvisie in op hoogwaardig openbaar vervoer. Het spoor wordt verbeterd door de inzet van betere treinstellen, meer stations, hogere frequentie, doorkoppeling van diesellijnen en ingebruikneming van het spoor naar Veendam. Een snellere, frequentere spoorverbinding met de Randstad behoort tot de topprioriteiten.

Het voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan de in de structuurvisie beschreven ambities.

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling

3.1 Bestaande situatie

Aanleiding

Het station van Groningen groeit en de verwachting is dat de komende jaren het aantal treinreizigers sterk zal toenemen. De gemeente heeft ook als ambitie aangegeven dat ze het gebied rondom het station wil herstructureren. Samen met nog 5 economische trekkers is het stationsgebied benoemd als dynamo.

Huidige situatie

Het stationsgebied

Het stationsgebied beslaat globaal het gebied tussen de Stationsweg / het Verbindingskanaal, de Hereweg, de Rivierenbuurt en het Emmaviaduct. In dit gebied bevindt zich het Hoofdstation, een belangrijk knooppunt waar verschillende vervoersstromen bij elkaar komen en elkaar kruisen. Het stationsgebouw bepaalt door zijn monumentale verschijningsvorm sterk het beeld van het stationsgebied.

Het station heeft de hoofdingang aan de noordzijde en wordt gezien als belangrijke entree van de stad. Hier zijn ook alle ketenvoorzieningen zoals het fietsparkeren, taxi's, busstation, station gelieerde voorzieningen, enzovoorts, gevestigd. Het station ligt afgekeerd van de Rivierenbuurt.

Bebouwing.

Centraal in het stationsgebied ligt het monumentale stationsgebouw, dat in 1896 in gebruik werd genomen. Door herinrichting van het voorplein is de stationshal zijn functie van hoofdentree verloren. Het voorplein is een verkeersruimte omlijst door bebouwing. Aan de westzijde vult de kenmerkende bebouwing van de KPN-borg een groot deel van de hoek Stationsweg-Emmaviaduct op en aan de oostzijde is het Hunzehuys gelegen. Tussen het Noord-Willemskanaal en de Emmaviaduct ligt het Cascadeplein met zijn hoge bebouwing en De Regentes. Zowel de bebouwing van de KPN-borg, het Cascadeplein en De Regentes worden conserverend bestemd. Naast de KPN-borg is een fietsflat aanwezig en vóór het stationsgebouw ligt het Stadsbalkon als gebouwde fietsparkeervoorziening. Dit is één van de grootste overdekte fietsenstallingen.

Direct achter het stationsgebouw bevinden zich diverse gebouwen op en tussen de verschillende perrons met daarin winkels en horecavoorzieningen. Het seinhuis met de luchtbrug zijn samen met de historische perronkappen aangewezen als gemeentelijk monument. De luchtbrug heeft geen functie meer voor reizigers.

Ten zuiden van het station, aan de Spaarnestraat en Zaanstraat, staat kleinschalige bebouwing waarin verschillende bedrijven en stichtingen zijn gevestigd. Ook bevinden zich hier enkele gebouwen die worden gebruikt voor het onderhoud van de treinen. Aan de Achterweg ligt het hoge kantoorgebouw van PostNL.

De overige bebouwing, direct grenzend aan de zuidzijde van het stationsgebied bestaat uit kleinschalige woonbebouwing. Deze maakt overigens geen deel uit van het plangebied.

Stationsentree

De noordzijde van het station wordt gezien als de hoofdentree van het station maar ook is het station één van de belangrijkste entrees van de stad. Markante bebouwing benadrukt deze entreefunctie zoals het monumentale stationsgebouw en het Groninger Museum. Het voorplein van het station wordt gedomineerd door infrastructuur waardoor de openbare ruimte hoofdzakelijk verhard is. Het Stadsbalkon is ingericht als voetgangersgebied en het beroemde "Peerd van Ome Loeks" staat er. Het stationsgebouw ligt niet in de as van de loop- en fietsroute vanuit de binnenstad en wordt daarom ook niet of nauwelijks gebruikt als hoofdentree van het station.

Verkeer

Bijlage - Toelichting en regels

Langzaam verkeer.

Een groot aantal reizigers komt naar het station met de fiets of verplaatst zich te voet. Ze bereiken het station via de openbare ruimte aan de voorzijde. Vanuit het zuiden is het station voor voetgangers alleen direct te bereiken via de Blauwe Brug. Voor de voetgangers die uit de binnenstad komen is de Werkmanbrug een belangrijke verbinding. Veel voetgangersverkeer ontstaat overigens door mensen die overstappen van de trein op een ander vervoermiddel of andersom. Deze overstap vindt bijna altijd plaats aan de noordzijde van het station.

Reizigers kunnen de perrons betreden via de flanken van het stationsgebouw of ze kunnen de oorspronkelijke hoofdentree, de stationshal gebruiken. De route aan de oostflank, tussen het bus- en treinstation, wordt het meest gebruikt. Het Stadsbalkon is alleen voor voetgangers toegankelijk. Vanaf het Emmaviaduct kunnen voetgangers via een trap op het perron komen.

Het noordelijk stationsgebied is goed bereikbaar voor fietsers. In noord-zuidrichting wordt het stationsgebied doorkruist door twee hoofdfietsroutes via het Emmaviaduct en het Herewegviaduct. In oost-westrichting loopt een hoofdfietsroute langs het station en spooreplacement en een fietspad langs de Stationsweg. De eerste route loopt over het Prof. H.C. van Hallpad, onder het Stadsbalkon en langs Onderdoor. Deze route is niet de meest snelle route door de scherpe bochten maar wel een veilige route dwars door dit grote vervoersknooppunt. De route langs de Stationsweg is ter hoogte van het Stadsbalkon en het busstation van de zuidzijde verlegd naar de noordzijde van de weg. Vanuit de binnenstad gaan de meeste fietsers via de Werkmanbrug naar het station.

Aan de noordzijde zijn vrijwel alle fietsparkeervoorzieningen gesitueerd, een ondergrondse / halfverdiepte fietsenstalling onder het opgetilde voorplein van het Stadsbalkon, een fietsflat aan de westzijde van het stationsgebouw. Aan de zuidzijde zijn rondom de aanlanding van de Blauwe Brug enkele fietsenstallingen te vinden. Er zijn op dit moment ongeveer 9500 stallingsplaatsen rondom het station. De belangrijkste looproutes zijn georiënteerd op de binnenstad, het station en het busstation en deze komen samen tussen het Stadsbalkon en het busstation. Ook gaan de meeste fietsroutes hierlangs waardoor de fiets- en looproutes met elkaar verstrengeld zijn.

Auto

De hoofdontsluiting voor het autoverkeer gaat via de Stationsweg over de Emmaviaduct of de Herewegviaduct. In de huidige situatie is er weinig ruimte voor de taxi en de kiss and ride. De locaties zijn vanuit het station moeilijk vindbaar. De taxistandplaats ligt verstopt achter het opgetilde voorplein van het Stadsbalkon en vanaf de Stationsweg is de kiss and ride moeilijk te zien omdat deze deels achter het KPN-complex ligt. De entree is tevens de entree van de parkeervoorzieningen van de KPN. In het stationsgebied zijn de meeste parkeervoorzieningen voor de aangrenzende kantoren of voor personeel van NS en ProRail. Parkeervoorzieningen voor reizigers zijn niet of nauwelijks aanwezig, aan de zuidzijde zijn er alleen aan de Achterweg openbare parkeerplaatsen beschikbaar die voornamelijk door omwonenden worden gebruikt.

Bus

Naast het Stadsbalkon wordt een groot deel van het voorplein van het station gebruikt als busstation. Daarnaast zijn er haltes gesitueerd aan de Stationsweg. Zowel het stads- en streekvervoer als de commerciële (internationale) bussen en het treinvervangend vervoer hebben hier een plek om te halteren. Door grote digitale borden wordt aan de reizigers duidelijk gemaakt vanaf welke halte welke bus vertrekt. Reizigers kunnen onder de overkapping voor het Hunzehuys droog staan maar ook bij de verschillende haltes zijn wachtvoorzieningen. Tussen het spoor en het Hunzehuys is een ruimte voor het bufferen van de bussen. Deze busbuffer wordt ontsloten door twee onderdoorgangen in het Hunzehuys. Alle bussen die op het busstation halteren verlaten het station via de kruising bij de Werkmanbrug en vervolgen hun weg over de Stationsweg in oostelijke of westelijke richting.

Doordat op de Stationsweg naast auto's ook al het busverkeer rijdt is de weg een grote barrière. Ook vormt de busontsluiting een barrière tussen het Stadsbalkon en het busstation voor de voetgangers.

Trein

Bijlage - Toelichting en regels

Het station van Groningen is één van de belangrijkste spoorwegknooppunten van Noord- Nederland. Vanuit Groningen zijn er lijnen naar Bad Nieuweschans- Veendam, Zwolle, Leeuwarden , Delfzijl en Roodeschool. Er is één doorgaand perronspoor, de overige sporen zijn kopsporen waardoor alle sporen gelijkvloers te bereiken zijn. In het stationsgebouw en op de koppen van de perrons zijn verschillende commerciële voorzieningen aanwezig en stationsgerelateerde voorzieningen. Ten zuiden van de perrons ligt een opstel terrein. Hier worden treinen opgesteld of onderhouden.

3.2 Problematiek

Doorkoppeling

Het Rijk en de regionale overheden zijn overeengekomen om de economische structuur en de bereikbaarheid in de regio Groningen te verbeteren. Het is de intentie om meer en andere treinverbindingen te bieden. Hierdoor is er een grootschalige aanpassing van het spoornetwerk noodzakelijk zodat er kortere reistijden en betere overstaprelaties ontstaan. Voor het Hoofdstation Groningen houdt dit in dat de regionale lijnen doorgetrokken worden en de kopperrons gaan verdwijnen. Hierdoor wordt een ongelijkvloerse verbinding tussen de verschillende perrons noodzakelijk. Daarnaast zijn er meer perrons nodig. Door de toename van het aantal treinen zal het huidige opstel terrein ten zuiden van het station niet meer toereikend zijn. Het zal worden verplaatst naar een locatie in het buitengebied van Haren. Hierdoor komt er rondom het station extra ruimte voor het station en zijn ketenvoorzieningen zoals kiss and ride, bussen en taxi's.

Groei aantal reizigers

Op dit moment is de druk op het noordelijke deel van het stationsgebied groot. Door de verwachte groei van het aantal reizigers zal deze druk alleen maar toenemen. Het voorplein is hoofdzakelijk een verkeersruimte. Het Stadsbalkon, het busstation en de Stationsweg zijn ingepast tussen de sporen en het Verbindingskanaal maar de ruimte is hier schaars. Het busstation kan door ruimtegebrek niet optimaal functioneren. Er zijn veel kruisende lijnen in de vervoersstromen waardoor de veiligheid van zowel de reizigers als andere weggebruikers in het geding komt. Met de verwachte groei van het aantal reizigers groeit ook de vraag naar stallingsplaatsen voor de fiets.

Dynamo

Het stationsgebied is door het gemeentebestuur aangewezen als ontwikkellocatie. Het is een gebied dat tegen de Groningse binnenstad aan ligt en vlakbij het knooppunt A7- A28. Het station is de plek waar alle verkeerssoorten bij elkaar komen en het is de overstapplaats van vele reizigers. Als het aan het gemeentebestuur ligt wordt het gebied getransformeerd tot een plek met een levendige mix van bedrijvigheid, wonen, horeca en groen, een aanvulling op de binnenstad. Om de ontwikkeling van de zuidzijde succesvol te laten verlopen is een goede verankering in de stad noodzakelijk. Dit houdt onder andere in dat het gebied niet aan de achterzijde van het station ligt maar onderdeel is van het stedelijke netwerk. Aantakking op de zuidelijke ring is een belangrijk punt, maar een fiets- en voetgangersverbinding tussen Rivierenbuurt, Station en Binnenstad is essentieel.

3.3 Nieuwe situatie

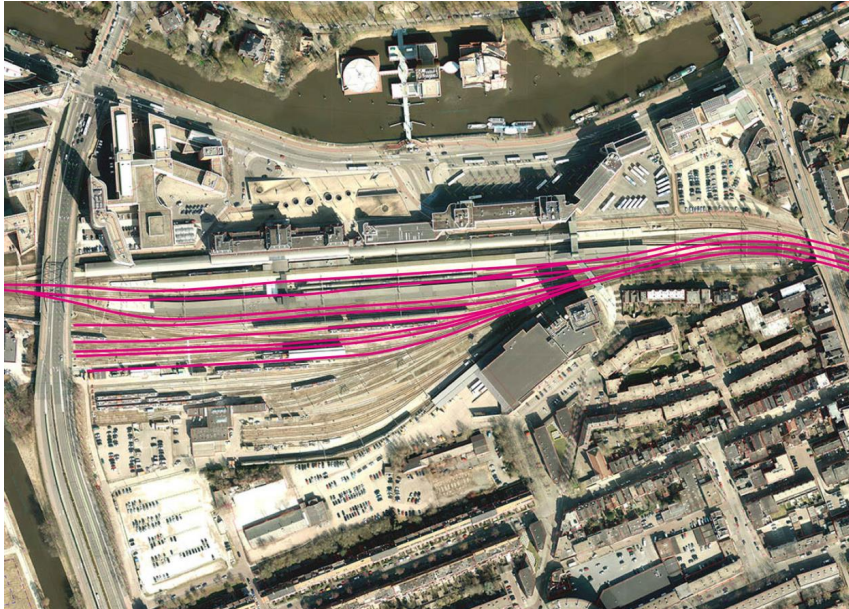
Bijlage - Toelichting en regels

Het huidige station met de vele kopperrons voldoet niet meer aan de wens om op termijn meer doorgaande lijnen te realiseren. De sporen worden doorgekoppeld en er komen meer perrons. De huidige meest noordelijke perrons komen te vervallen en deze ruimte krijgt een aantal andere functies. Met het doortrekken van de regionale lijnen is een ongelijkvloerse verbinding tussen de verschillende perrons noodzakelijk. De landelijk vervoerder krijgt een plaats op de nieuwe zuidelijke perrons (het vierde en vijfde perron) waarbij wel sprake is van een zogenaamde kopperron. De landelijke vervoerder heeft Groningen als eindbestemming. Om ruimte te maken voor al deze nieuwe ontwikkelingen wordt het opstel terrein verplaatst naar het buitengebied in Haren. In essentie is er gekozen voor een variant waarbij veel ruimte vrijkomt rondom het stationsgebouw. Hierdoor kan het station weer onderdeel van de stad worden. De ruimtes aan de flanken van het stationsgebouw kunnen opnieuw ingericht worden. Achter het stationsgebouw verliezen een aantal treinperrons hun functie waardoor dit het nieuwe ontvangstdomein wordt: het perronplein. De verschillende perrons worden door middel van een voetgangerstunnel met elkaar verbonden. Deze stationspassage wordt tevens de interwijkverbinding tussen de Rivierenbuurt, het Stationsgebied en de Binnenstad.



Bestaande spoorconfiguratie

Bijlage - Toelichting en regels



Nieuwe spoorconfiguratie

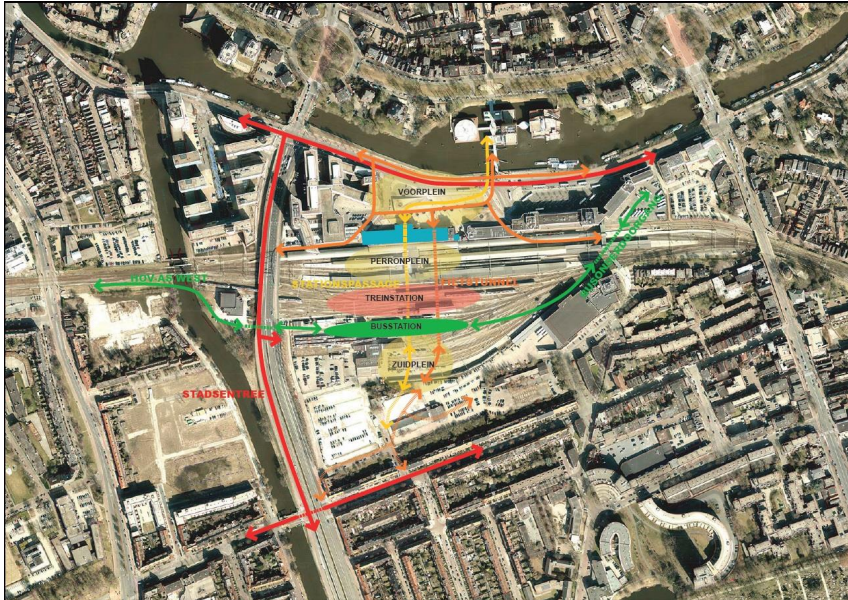
Perronplein

Het Perronplein is de plek waar straks nieuwe stationgerelateerde voorzieningen komen zoals kaartautomaten en commerciële ruimtes. De oude spoorbakken worden dicht gestort waardoor de ruimte tussen de perrons en het stationsgebouw als één plein kan functioneren. Deze ruimte krijgt naast verblijfsruimtes ook loopzones. De oude structuren blijven nog wel zichtbaar in de bestrating waardoor de relatie met de monumentale kappen versterkt kan worden.

De entree van de stationspassage is gelegen op het Perronplein, dit is de plek waar de reiziger het eerst aankomt.

De commerciële ruimtes worden gesitueerd in paviljoens die zorgvuldig onder de tweede historische perronkap worden geschoven. Ze mogen geen afbreuk doen aan het karakter van het plein en de ruimtelijke relatie van het plein met de perrons en de overkapping. Verderop aan de oostflank van het stationsgebouw wordt het fietspad verplaatst en worden onder de kappen nieuwe fietsstallingen gesitueerd. De ambitie is om aan de westflank de ruimte onder de perronkappen in te zetten voor kiss and ride en taxistandplaatsen. Op deze manier zijn deze ketenvoorzieningen direct zichtbaar voor de reiziger en horen ze bij de stationsruimte. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de herkenning van de Kiss and ride vanaf de Stationsweg.

Bijlage - Toelichting en regels



Toekomstige situatie stationsgebied

Voorplein

Het voorplein is altijd gedomineerd geweest door verkeer. De gemeente heeft voor de langere termijn de ambitie om het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation te verplaatsen. Hierdoor liggen er kansen om het plein te transformeren naar een verblijfsplein. Dat biedt de mogelijkheid om het station beter in te bedden in de stad door de route van de hoofdentree over het Stadsbalkon naar de Werkmanbrug te verbeteren. Het Stadsbalkon zal beter aansluiten op zijn omgeving door de hoogteverschillen op te lossen. Op het plein ligt het primaat bij de voetganger. De fiets- en voetgangerstromen dienen zoveel mogelijk te worden gescheiden. De Stationsweg kan van karakter veranderen en het plein kan een veel groener karakter krijgen.

Fietsvoorzieningen

Binnen de ontwikkeling van het stationsgebied ligt er ook een grote opgave voor het fietsparkeren. De verwachting is dat de behoefte aan stallingsruimte de komende jaren verder zal groeien tot 17.500 stallingsplaatsen. De meeste stallingen zijn nu aanwezig aan de noordzijde van het spoor. In het nieuwe plan wordt een nieuwe ondergrondse stalling gerealiseerd die plaats biedt aan ongeveer 5000 fietsen. Vanuit de nieuwe fietsenstalling kunnen de reizigers direct naar de stationspassage. Aan de noordzijde worden op de oostflank van het nieuwe perronplein ook stallingsplaatsen gerealiseerd onder de monumentale perronkappen.

Bijlage - Toelichting en regels

Interwijkverbinding

In de huidige situatie ligt het station met de rug naar de Rivierenbuurt toe. Om het station meer onderdeel te laten uitmaken van het stedelijk weefsel is het van belang het gebied goed aan te sluiten op de rest van de stad. Een doorkoppeling voor fietsers en voetgangers tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is hierin een belangrijk onderdeel. Daarnaast kan een verbinding de stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde bevorderen.

Voor de trein- en busreizigers is een doorkoppeling van essentieel belang. Men moet snel kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel en dit kan alleen door een directe verbinding hiermee. De stationspassage verbindt de noord- en zuidzijde van het stationsgebied met elkaar maar ook bus, trein en andere voorzieningen behorende bij een stationsgebied. De stationspassage kan ook voor andere voetgangers dan reizigers worden gebruikt zodat het tevens voor de buurt een toegevoegde waarde heeft.

Het huidige stationsgebied is aangetakt op het hoofdfietsnetwerk van de stad. In dit fietsnetwerk ontbreekt een schakel tussen het station en de Rivierenbuurt. De ontwikkeling van het stationsgebied is een uitgelezen kans om deze fietsverbinding te realiseren. Naast de spooronderdoorgang voor de stationspassage komt er ook een tunnel voor fietsers. Fietsers vanuit de binnenstad kunnen op deze manier rechtstreeks naar het nieuwe busstation en de nieuwe ondergrondse fietsenstalling bij de zuidentree maar ook doorfietsen naar de Rivierenbuurt. De Rivierenbuurt wordt op deze manier ook goed aangehaakt op de binnenstad. De fietstunnel brengt de trein- en busreizigers zo dicht mogelijk bij de eindbestemming waardoor er een kortere overstaptijd is. De fietstunnel moet sociaal veilig zijn en de fietser moet het prettig vinden om er doorheen te rijden. Daarom wordt ingezet op ruimtelijke kwaliteit in de tunnel en wordt geprobeerd het spookkruisende deel in de beleving zo kort mogelijk te maken. Het ontwerp van de tunnel is essentieel, afmetingen, toepassen van daklichten, bekleding tunnelwanden en geleidelijke overgangen vragen hierbij aandacht.

Zuidplein

Aan de zuidzijde eindigen de fietstunnel en de stationspassage op het Zuidplein. Op dit verdiepte plein gaan de fiets- en wandelroutes verder om vervolgens aan te takken op de bestaande netwerken. De entree van de stationspassage moet een volwaardige entree worden die past bij de identiteit en uitstraling van het gehele station. Het plein moet ruimte laten voor de gebiedsontwikkeling in stationsgebied-zuid. Er komt een duidelijke relatie tussen de nieuwe fietsenstalling, het busstation en de commerciële ruimtes onder de perrons. Door de levendigheid van het station uit te laten stralen op het Zuidplein ontstaat er een plein met een hoogstedelijk karakter.

Stadsentree

Door de herontwikkeling van het zuidelijke deel van het stationsgebied zal de bereikbaarheid van dit gebied verbeterd moeten worden. Het is, door de oorspronkelijke functie als emplacement, ontwikkeld tot een ruimtelijk geïsoleerd gebied. De ambitie is om het station van Groningen een dubbele oriëntatie te geven en het zuidelijke deel van het stationsgebied te transformeren naar een dynamisch gebied met een mix van stedelijke functies. Voor een optimale en succesvolle ontwikkeling is een stedenbouwkundige verankering in de stad van belang en moet het ruimtelijke isolement opgeheven worden. Hiervoor zijn goede verbindingen met de omliggende wijken en stadsdelen van groot belang. Met de transformatie van de zuidelijke ring vormen de Brailleweg, het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct de nieuwe stadsentree van het centrum van Groningen voor de auto. Dit wordt een entree met allure en een nieuw elan.

Een concrete invulling voor het gebied is nog niet bekend en daarom moet de ontsluiting van het gebied een flexibele invulling bedienen. Er ligt een opgave om een goede ontsluitingsstructuur te ontwerpen die een goede verkeerskundige en stedenbouwkundige kwaliteit heeft op stedelijk-, stadsdeel- en stationsniveau.

Een fysieke relatie tussen Parkweg en het station is noodzakelijk maar dit hoeft niet samen te vallen met de ontsluiting voor auto's en bussen.

Bijlage - Toelichting en regels

Busperron

Aan de zuidzijde van het emplacement wordt een groot busperron gerealiseerd waaraan lijnbussen kunnen halteren. Dit perron ligt op dezelfde hoogte als de treinperrons. De stationspassage wordt verlengd zodat ook het busperron via een ongelijkvloerse verbinding wordt ontsloten. Het is op deze manier makkelijk om over te stappen tussen trein en bus. Het nieuwe eilandperron wordt ingericht met zaagtanden om zo optimaal gebruik te kunnen maken van de beschikbare ruimte. Aan de westzijde zal het busstation worden ontsloten middels de nieuwe HOV-as West en door de nieuw te realiseren busonderdoorgang wordt het station aangehaakt op het verkeersnetwerk ten noorden van het station.

Bus

Door de beoogde verplaatsing van het busstation wordt de Stationsweg ter hoogte van het station ontlast, echter is er als gevolg hiervan extra busverkeer aan de zuidzijde. De infrastructuur is niet berekend op zoveel extra verkeer. De bussen zouden via de Parkweg/ Rabenhauptstraat over het Herewegviaduct moeten rijden. Door de aanleg van een busonderdoorgang komt er een ongelijkvloerse kruising met het spoor en wordt de Parkweg niet belast. Ook wordt een ingewikkeld verkeersknooppunt aan de Hereweg voorkomen en ontstaat er een snelle verbinding tussen het busstation aan de zuidzijde van het spoor met de noord- en oostzijde van de stad.

Hov-as West

De gemeente heeft de wens om te komen tot een duurzame stad en regio. Er lag al een deel van de HOV-as west tussen de Park and Ride Hoogkerk en de Paterwoldseweg en inmiddels is men begonnen met het laatste deel van het tracé tot het Emmaviaduct. Tot de uitvoering van het definitieve ontwerp zullen de bussen van de HOV-as West onder het Emmaviaduct doorgaan om vervolgens via de lus bij de Parkweg op het viaduct te komen. Met de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde zal deze tijdelijke route niet meer nodig zijn. De busbaan wordt direct aangesloten op het busstation zodat deze bijna geheel vrijliggend zal zijn. De Rivierenbuurt wordt op deze manier niet belast met extra busverkeer.

Logistiek hof

Om het station optimaal te laten te functioneren is een zogenaamde logistiek hof noodzakelijk. De ruimte onder het Emmaviaduct lijkt hiervoor geschikt. Een nadere verkenning van de mogelijkheden dient nog plaats te vinden.

Monumentale elementen

In het stationsgebied bevinden zich een aantal monumenten die zeer waardevol worden bevonden voor het station en de stad. Er zal maximale inspanning worden verricht om de elementen in te passen in het nieuwe ontwerp zodat de monumenten blijvend een bijdrage leveren aan het station.

De hal van het stationsgebouw krijgt weer een centrale functie doordat de nieuwe stationspassage in de as van het gebouw wordt gesitueerd. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar het hergebruik van het seinhuis en de bijbehorende luchtbrug. Het is belangrijk dat het seinhuis een nieuwe functie krijgt om zo verval tegen te gaan. Verschillende passende functies zijn denkbaar die niet de aard van het seinhuis aantasten. Het seinhuis met luchtbrug zal worden ingepast in de nieuwe situatie, waarbij indien nodig aanpassingen aan onderdelen worden gedaan. De monumentale perronkappen worden zoveel mogelijk hergebruikt. Onder de kappen van perron 1 en 2 zijn geen treinperrons meer maar er zullen andere voorzieningen onder worden gesitueerd zoals fietsenstallingen, stationsvoorzieningen met kleinschalige commercie en andere parkeervoorzieningen.

Bijlage - Toelichting en regels

Funcities

Naast de bestaande funcities worden er met dit bestemmingsplan weinig nieuwe funcities mogelijk gemaakt. Op het perronplein komen verschillende voorzieningen, zowel commercieel als ondersteunend. Een groot deel bevindt zich in de huidige situatie ook al op het station rondom de kopperrons. Nieuwe commerciële voorzieningen komen in de stationspassage aan de zuidzijde, aan het Zuidplein. Daarnaast zijn er ondersteunende voorzieningen nodig zoals personeelsruimtes. Vrijwel het gehele plangebied staat in het teken van verkeer met hier en daar een afwijking. In het nog op te stellen ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het Hoofdstation zal nader vorm worden gegeven aan de ambitie om het gebied te laten transformeren tot een stedelijk gebied met een mix aan funcities. De planologische consequenties van dit ruimtelijk plan vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

Kappen

Op het huidige station zijn alle perrons voorzien van een afzonderlijke kap. Met de transformatie van het station vormen de meeste kappen geen onderdeel meer van het treinperron. De monumentale kappen worden zoveel mogelijk hergebruikt en mogen andere funcities droog houden. Voor de nieuwe treinperrons en het busstation is een nieuw kappenlandschap nodig om de reizigers droog te kunnen laten wachten op het station. Daarnaast heeft een kap effect op de uitstraling van het stationsgebied als geheel en daarmee de stad. Naast een functionele betekenis zal de kap ook een betekenis geven aan het station. De kap moet een beeldmerk worden dat het stationsgebied een identiteit geeft als herkenbare plek op stedelijk niveau, zodat het knooppunt van openbaar vervoer als geheel te ervaren is.

De nieuwe kap of kappen moeten een overtuigende relatie aangaan met de bestaande monumentale kappen en het seinhuis. Ook moet voorkomen worden dat er een opdeling ontstaat tussen het nieuwe perronplein, het huidige station, en de uitbreiding ervan. De kap moet bijdragen aan het kwaliteitsniveau en de uitstraling van de zuidzijde en deze entree ook verduidelijken.

Ruimtelijke kwaliteit

Het stationsgebied is een grote verkeersmachine en overstapmachine die zo efficiënt mogelijk ingericht moet worden. Maar het stationsgebied moet ook een levendige plek worden met een hoge omgevingskwaliteit. Het moet een stedelijke en plezierige verblijfsplek zijn. De bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte leveren hieraan een belangrijke bijdrage.

Voor de tunnels zijn verschillende kwaliteitseisen gesteld om zo de beleving en de kwaliteit te verbeteren. Daglichttoetreding, hoogwaardig materiaalgebruik, overtuigende (zicht)relaties en een doorgaande (interwijk)verbinding zijn essentiële onderdelen van het plan.

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Nagegaan is of voor de vaststelling van het bestemmingsplan het maken van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is. De maatregelen, die in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' worden uitgevoerd, behoren niet tot een van de categorieën van activiteiten genoemd in onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Geconcludeerd kan dus worden dat het opstellen van een MER wettelijk niet verplicht is.

Behalve aan onderdeel C is ook getoetst aan onderdeel D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. De activiteiten die op grond van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, komen sterk overeen met activiteiten die zijn opgenomen onder D 2.2 en D 11.2 van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage:

- aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies (D 2.2);
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen (D 11.2).

De voor deze categorieën van activiteiten genoemde drempelwaarden worden echter niet overschreden. Vastgesteld kan dus worden dat het bestemmingsplan evenmin voorziet in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten.

Op grond van artikel 2, lid 5, onder b, van het Besluit milieueffectrapportage dient voor activiteiten genoemd in onderdeel D van de bijlage van het besluit, die onder de drempelwaarden vallen, nog wel te worden beoordeeld of gelet op de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling kan worden uitgesloten dat deze belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (vormvrije m.e.r.-beoordeling). Hieraan is gevolg gegeven door middel van het rapport 'Vormvrije m.e.r.-beoordeling, bestemmingsplan Hoofdstation Groningen', BügelHajema Adviseurs bv, d.d. 25 mei 2016, projectnummer 102.00.04.00.00. Bij deze toets zijn de volgende milieueffecten beoordeeld:

- geluid;
- trillingen;
- externe veiligheid;
- lucht;
- natuur;
- stedenbouwkundige impact;
- archeologie;
- bodem;
- water.

Voor de beschrijving en de beoordeling van de effecten wordt verwezen naar de hoofdstukken 4 en 5 van genoemd rapport. De uitkomst van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat het bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen' geen belangrijke nadelige milieugevolgen heeft.

Conclusie

Het opstellen van een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan is niet nodig.

Bijlage - Toelichting en regels

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

Inleiding

In 1992 is door Nederland het Verdrag van Valletta ondertekend, ook wel 'Verdrag van Malta' genoemd. Het Verdrag van Malta is wettelijk vertaald in een ingrijpende wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten, zoals de Ontgrondingenwet en de Woningwet. Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeenten gelegd. De bescherming van die waarden dient te worden meegenomen in de ruimtelijke ordening, dat wil zeggen de bestemmingsplannen.

Elk bestemmingsplan dient vanaf 1 september 2007 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. Daarin kan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten worden vereist en worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouw- of aanlegactiviteiten een archeologisch onderzoeksrapport dient te overleggen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor het behoud van archeologisch erfgoed.

Stationsgebied

In het plangebied is een hoge kans op sporen en vondsten vanaf de Steentijd. De afgelopen jaren hebben diverse onderzoeken dit aangetoond. Voor de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling, het Stadsbalkon, zijn bijvoorbeeld in 2004 en in 2005 proefsleuven gegraven die sporen uit de ijzertijd en middeleeuwen prijsgaven. Op de bijbehorende kaart van de Erfgoedverordening heeft dit gebied dan ook een hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend gekregen. Daarom dienen de betrokken gronden in het bestemmingsplan te worden beschermd. Hieraan is gevolg gegeven door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'. Deze dubbelbestemming houdt in dat bij ingrepen in de bodem met een grotere oppervlakte dan 200 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter archeologisch onderzoek verplicht is.

In 2015 zijn ten behoeve van een ondergrondse traverse en een ondergrondse busverbinding grondboringen verricht. Verwezen wordt naar het rapport 'Spoorzone Groningen WP 2.13, Archeologisch booronderzoek bij het Centraal Station te Groningen (GR), MUG, d.d. 11 september 2015. Uit dit onderzoek blijkt dat de ondergrond op de plaatsen, waar een boring is uitgevoerd, grondig verstoord te zijn. De verstoringen hangen waarschijnlijk samen met de aanleg van het station. De archeologische waarde is daarmee voor (de noordelijke delen van) de beide onderdoorgangen en ook voor de spoorzone ten oosten en ten westen ervan dermate gering, dat er onvoldoende aanleiding is voor archeologische bescherming. Dit gebied is dan ook van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' uitgezonderd.

Hetzelfde geldt voor het Stadsbalkon. Bij de aanleg is deze vindplaats al opgegraven. De archeologische waarden zijn daarmee niet meer aanwezig. Daarom is deze locatie eveneens buiten de dubbelbestemming gelaten.

Bijlage - Toelichting en regels



Opgravingen in 2004 en 2005 op het stationsplein

Conclusie

Op grond van uitgevoerd onderzoek kan worden geconcludeerd dat er in het plangebied een hoge kans is op archeologische sporen en vondsten. Door middel van een archeologische dubbelbestemming en nog uit te voeren archeologisch onderzoek zijn deze belangen veiliggesteld. In de spoorzone ten zuiden van het Hoofdstation zijn de archeologische waarden bij de aanleg van het emplacement teniet gegaan. Ter plaatse van het Stadsbalkon zijn deze als gevolg van een opgraving evenmin meer aanwezig. Er zijn geen aanwijzingen dat eventueel aanwezige archeologische waarden de uitvoering van het plan in de weg zullen staan.

4.2.2 Cultuurhistorie

Ontwikkelingsgeschiedenis

In de 19e eeuw speelde de aanleg van de spoorlijnen een grote rol bij het ontsluiten van Stad en Ommeland. Decennia lang waren de verwachtingen hoog gespannen. Pas in 1866 werd de lijn Groningen-Leeuwarden geopend, wat in de stad op uitbundige wijze werd gevierd. In de daaropvolgende jaren kwamen verbindingen tot stand met Zwolle, Nieuweschans (1870), Roodeschool (1893) en Delfzijl (1884). Bij de opening van de spoorlijn naar Leeuwarden in 1866 werd een noodstationsgebouw in gebruik genomen. De plek voor dit station lag in het gebied ten zuiden van de vestingwallen, dat lange tijd onbebouwd was omdat dit in het schootsveld van de verdedigingswerken lag. De directe omgeving had toen nog een landelijk en groen karakter; her en der verspreid stonden enkele buitenhuizen en theekoepels, vooral richting de Hereweg. Grootschalige stadsuitbreiding was daarom tot aan de Vestingwet van 1874 onmogelijk, al lijkt het erop dat de regels de laatste decennia minder streng werden gehanteerd. Ondanks het bouwverbod werd er hier en daar toch al vrij veel gebouwd buiten de vestingwallen, vooral aan de noord- en de zuidkant en veelal langs de belangrijkste uitvalswegen zoals Moesstraat en Hereweg. Toch werd het eerste stationsgebouw nog in hout uitgevoerd. Het betrof een laag langwerpige vakwerkgebouw van één bouwlaag met een hal, enkele wachtkamers en dienstvertrekken.

Bijlage - Toelichting en regels

Totstandkoming van het Hoofdstation

Pas na de ontmanteling van de vestingwallen vanaf 1876 werd het mogelijk om een permanent hoofdstation te realiseren. In een brandbrief aan de Minister in 1889 drong de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Groningen aan om tot nieuwbouw over te gaan, omdat het oude houten gebouw te bouwvallig was geworden. De Staatsspoorwegen erkende het belang van het station van Groningen op de route naar Duitsland. De minister stuurde een voorstel, maar dit voldeed niet aan de wensen. Volgens de Groningse notabelen verdiende Groningen een station van meer allure. Daarom werd de Amsterdamse architect Isaac Gosschalk gevraagd een nieuw hoofdstation te ontwerpen op basis van de plattegronden van een station 1e klasse. In het uiteindelijke ontwerp zijn stijlelementen uit de gotiek en renaissance tot een harmonieus en monumentaal geheel verwerkt. Het gebouw is nadrukkelijk opgezet als een feestelijke entree naar de stad toe en kent een symmetrische hoofdopzet: een hoger middenrisaliet met hoofdentree en hal, aansluitend lagere vleugels met sierlijke buitengalerijen en weer hogere hoekrisalieten.



Hoofdstation

Bij dit soort standaardontwerpen waren ook retiradegebouwen (privaten) voorzien. Gosschalk plaatste deze gebouwtjes aan de beide uiteinden waardoor de symmetrische opzet van de gevel werd ondersteund. Het oostelijke was de toiletvoorziening voor de reizigers, het in 1956 afgebroken westelijke gebouwtje voor het stationspersoneel. De architect besteedde veel aandacht aan het ontwerp van de stationshal, die werd voorzien van rijke versieringen zoals glas-in-loodramen, een zeer rijk gedecoreerd stucpapier plafond en unieke tegeltafels op de wanden met symbolische voorstellingen van F.H. Bach. Over het algemeen wordt het Hoofdstation van Groningen beschouwd als een van de mooiste 19e-eeuwse stationsgebouwen van Nederland.

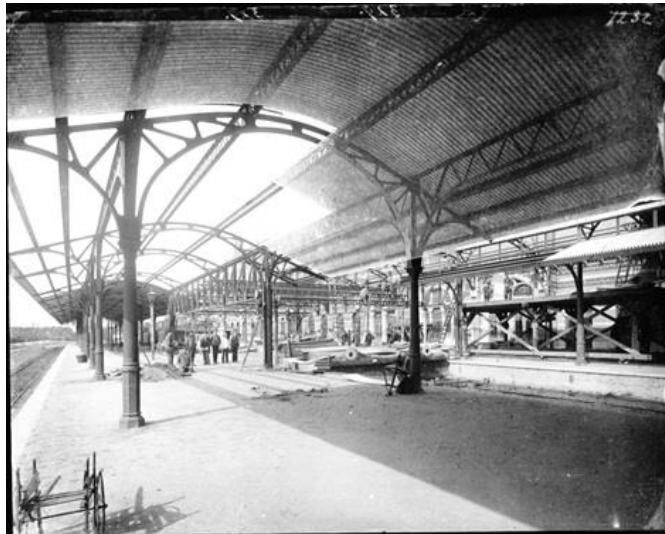
Structuur van de perrons 1 en 2 met bijbehorende overkappingen

De opzet van de perranaanleg van het Hoofdstation van Groningen is gebaseerd op het principe van een dubbel kopstation, dat wil zeggen gescheiden perrons voor treinen uit zuidelijke en noordelijke richting. Doorgaand verkeer in beide richtingen was alleen mogelijk via het buitenste perronspoor.

Bijlage - Toelichting en regels

Tussen de kopsoren is een breed verbindingsplein gesitueerd, dat symmetrisch in de as van het stationsgebouw ligt. Het plein strookt nagenoeg met de breedte van de monumentale ingangshal en verbindt de beide perrons 1 en 2. De perrons zijn overdekt met zelfstandige luifelkappen in de vorm van gebogen kappen, ondersteund door twee rijen gecanneleerde, gietijzeren kolommen met Korinthische kapitelen. De luifels hebben geklonken vakwerkspanten van welijzer met een gebogen onderrand. Over de breedte van het hoofdgebouw is de perronkap verhoogd.

Aan de achtergevelzijde van het stationsgebouw rusten de vakwerkspanten op zandstenen consoles. Aan de spoorzijde bevat de kap een horizontale glasstrook die oorspronkelijk fungeerde als ventilatiestrook voor afvoer van rookgas van de (stoom)locomotieven. Daaronder sluit een luifelspant met luifel aan. Deze luifels gaan voorbij de verhoogde kap langs het stationsgebouw weer over in de lagere, symmetrische kappen over de perrons van de kopsoren met de twee rijen gietijzeren kolommen. Alle perronkappen waren gedekt met plaatijzeren golfplaten, die haaks op de lengterichting van de kappen waren aangebracht. Deze bedekking is naderhand vervangen door een houten beschieting van kraalschroten, evenwijdig aan de lengterichting van de kappen, en afgedekt met dakleer (nog aanwezig in de perronkap van het eerste perron). De bedekking van de kap over het gehele tweede perron is in de periode 1970-1980 verwijderd en vervangen door de huidige transparante golfplaten. Vanaf 2002 is het middenperron op de schop gegaan. De kopsoren 2a/3a en 2b/3b werden ingekort, aan de b-zijde zelfs zover dat ze aan de andere uiteinden weer een flink stuk verlengd moesten worden. Hierdoor ontstond een groter perronplein waarop geschakelde winkeleenheden werden gerealiseerd. In 2002 vond kleurherstel plaats van de loopbrug en het seinhuis in het kader van onderhoudswerkzaamheden.

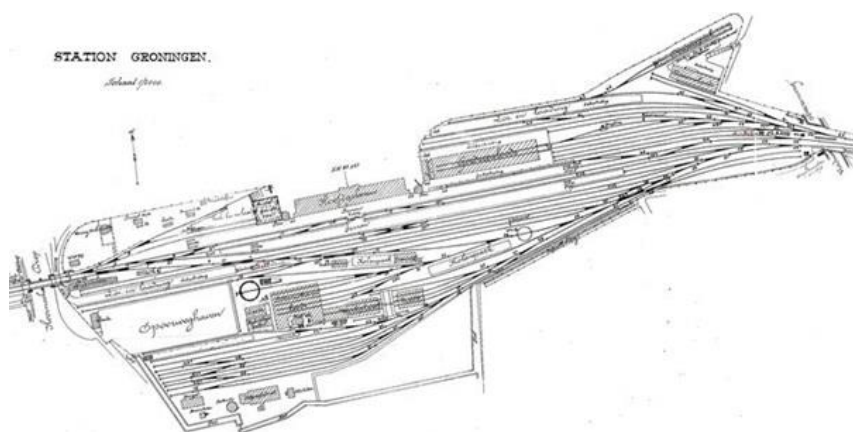


*De montage van de eilandperronkap.
Foto: J.G. Kramer. Coll. RHC Groninger Archieven*

Bijlage - Toelichting en regels

Overkapping eilandperron

Het centrale verbindingssplein of eilandperron tussen het eerste en tweede perron is overdekt met een segmentboogvormige kap, die haaks staat op de perronkappen. Twee gebogen vakwerkspanten zijn in de perronkappen opgenomen. De opleggingen van deze (hoofd)vakwerkspanten rusten op vier extra zwaar uitgevoerde hoofdkolommen van geklonken samengestelde T- en I- profielen op een gietijzeren voet. Hiertussen liggen als overspanning elf geklonken vakwerkliggers. Oorspronkelijk waren aan weerszijden van het plein reeksen van acht slanke gietijzeren kolommen aangebracht. Deze hadden vooral een decoratieve en afschermdende functie. Vermoedelijk in 1928 toen de loopbrug werd aangelegd en er extra ruimte nodig was, zijn deze kolommetjes verwijderd; de bevestigingsmoeren zijn nog altijd zichtbaar in de onderste langsliggers.



Sporenplan uit 1913 met links de spoorweghaven die in verbinding stond met het Hoornschediep

Seinhuis met overdekte loopbrug en overkappingen derde perron (1928)

In 1928 werd het emplacement uitgebreid met een derde perron vanwege het snel toenemende reizigersverkeer. Om dit perron veilig te kunnen bereiken werd over de doorgaande middensporen een loopbrug gelegd. Op de loopbrug werd over de volle breedte van de overspanning een seinhuis - Post T - gebouwd¹. In dit seinhuis vond de bediening plaats van de seinen en wissels op het stationsemplacement. Dit gebeurde door middel van een voor die tijd modern tweerij-ig stelknoppentoeistel ten behoeve van de stationsbeveiliging. Door de automatisering van het spoorwegbedrijf verloor het seinhuis in de jaren '80 haar functie. Ten behoeve van het nieuwe beveiligingssysteem verrees een nieuw seinhuis voor de railverkeersleiding op het westelijke deel van het emplacement ten westen van het Emmaviaduct.

¹ Post T is de benaming voor de ruimte op een Nederlands spoorwegstation waarin zich de railverkeersleiding bevindt. Van hieruit bedient de treindienstleider de seinen en wissels op het station. De T staat voor treindienstleider. Met de invoering van de Centrale Verkeersleiding verdwenen de posten.

Bijlage - Toelichting en regels

Het seinhuis bestaat uit een torenachtige, driedelige opbouw met haaks op elkaar geplaatste en verspringende onderdelen waarvan de onderste constructieve elementen als stalen portaalspanten zijn geïntegreerd in de overkappingsspanen van het derde perron. De loopbrug sluit aan op het middelste niveau vlak boven de perronkap en bestaat uit een kokerachtige doosconstructie met een plat dak. Op het bovenste niveau bevindt zich een doosvormige uitbouw met plat dak die aan de kopse zijden driehoekig uitgebouwde delen bevat. Behalve voor de bediening had het seinhuis ook een belangrijke functie als uitzichtspunt op het emplacement, vandaar de vele stalen raampartijen in dit bovenste deel waar zich de seinzaal bevond met bedieningstoestel. Deze doos rust op drie zware liggers van geklonken profielen. Geklonken profielen zijn ook toegepast in de constructie van de loopbrug, perronkap en overige onderdelen van het seinhuis. De wanden zijn van origine voorzien van een plaatstalen beschieting, waarin stalen taatsramen zijn opgenomen. Tegen de achterzijde (westzijde) van de seinzaal is een latere aanbouw opgenomen van drie lagen waarvan de wanden met horizontale houten delen zijn beschoten. De ramen in dit gedeelte zijn ook van hout. Die van de tussenverdieping lopen visueel door in de westwand van de voetgangersbrug, alleen daar zijn ze uitgevoerd in staal. Volgens de bestektekening uit 1928 was in dit gedeelte oorspronkelijk een lift gepland. Het oorspronkelijk geheel open gedeelte onder de trap is naderhand dichtgezet overeenkomstig de houten (lift)ombouw op de verdiepingen. Vanaf het middenperron voert een halfopen betontrap omhoog naar de voetgangersbrug; ter hoogte van het bordes halverwege, zijn de zijwanden geheel dicht.

Overkapping derde perron

De overkapping van het derde perron is eveneens van het type luifelkap, maar dan met een enkele rij kolommen van geklonken stalen profielen en spanten met een geknikt dak. In zuidoostelijke richting versmalt de overkapping zich iets en maakt ze een licht gebogen lijn.

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

In de jaren '60 van de vorige eeuw voerde NS een ingrijpende modernisering van het hoofdstation van Groningen uit. In deze periode werden in Nederland ook vele stationsgebouwen gesloopt. De inbouw van nieuwe loketten en kiosken beoogden een efficiënter gebruik van de stationshal; door het inbrengen van een verdiepingvloer verdween tevens het unieke papierstucplafond uit het zicht.

Vanaf 1995 ontstonden plannen voor restauratie en algeheel herstel van de monumentale hal in oude luister. In 1999 werd het gebouw gerestaureerd en gerehabiliteerd. De stationshal werd weer teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Het bijzondere plafond van papierstuc in de hal kon ook worden gerestaureerd. Naderhand vonden nog wijzigingen in functies plaats. Zo werd vanaf 2006 de voormalige restauratieruimte 3e klasse ingericht als kleine supermarkt voor reizigers. Het retiradegebouwtje kreeg een nieuwe functie als fastfoodkiosk waarbij eerder ontstane verminkingen ongedaan werden gemaakt.

Ook de directe omgeving van het Hoofdstation heeft ingrijpende transformaties ondergaan. Het Stationsplein zelf is diverse malen over de kop gegaan en heringericht tot het recente 'Stadsbalkon' met ondergrondse fietsstalling. De historische 19e eeuwse bebouwing aan de oostzijde van het plein, bestaande uit het sociëteitsgebouw Frascati, een postkantoor, de daarachtergelegen Landbouwwinterschool, de imposante vleescornservenfabriek van Noack en aangrenzende herenhuizen aan de Emmasingel, is in de loop der jaren gesloopt om plaats te bieden aan nieuwe functies, voornamelijk kantoren.

Bijlage - Toelichting en regels

Herewegviaduct (1870/1928)

Ten behoeve van de in 1870 aangelegde spoorwegverbinding van Groningen naar Winschoten-Ihrhove (Duitsland) moest de Hereweg - de belangrijkste historische noordzuidroute via de Hondsrug - worden opgetild om plaats te maken voor een viaduct, het Herewegviaduct. Een voor de hand liggende oplossing omdat het spoor verdiept was aangelegd in de Hondsrug. Dit viaduct had gemetselde landhoofden en keermuren en het brugdek werd in het midden ondersteund door een gemetselde pijler. De zijkanten waren beveiligd met hekwerken met gietijzeren balusters. Een opvallend aspect zijn de opritten waarvan de zuidelijke smaller was dan de noordelijke.

Het viaduct ligt in noord-zuidrichting tussen het Verbindingskanaal met daarin de Herebrug in het noorden en de aansluiting met de Rabenhauptstraat in het zuiden. Het viaduct kruist het spoor niet haaks maar schuin zodat de landhoofden scheef (scheluw) eindigen en de twee jukken die het brugdek ondersteunen staan er scheef onder. Ter weerszijden van de beide opritten zijn smalle straatjes ter ontsluiting van de naastgelegen bebouwing. Op drie van de vier hoeken (bovenaan de opritten) zijn deze straatjes door middel van trappen met fietsgoten verbonden met het viaduct zodat voor wandelaars en fietsers een korte oversteek mogelijk is. Alleen aan de noordwestkant zit geen trap, wel is hier het voetpad verbreed. Hoewel het viaduct in de eerste plaats voor de kruising met het spoor is gebouwd, overbrugt dit kunstwerk ook een fietsroute aan de noordkant van het spoor.

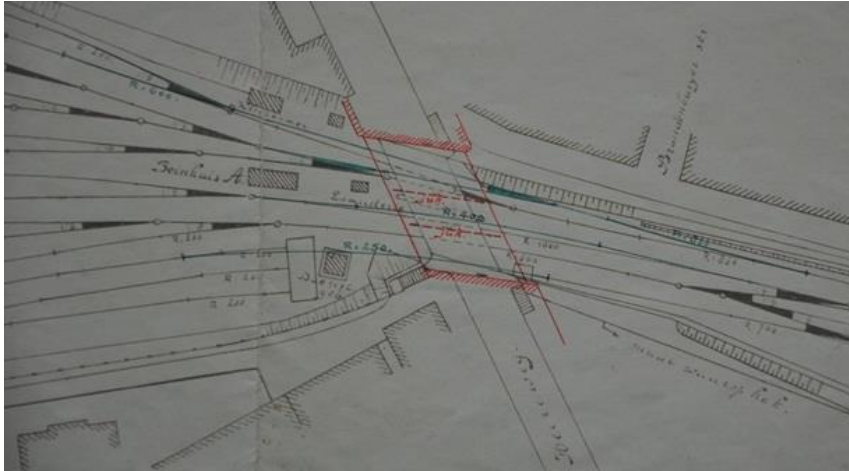
Grote ombouw van het viaduct (1926)

In 1926 werd het viaduct omgebouwd, vergroot en verbreed en van nieuwe trappen en hekwerken voorzien met een vormgeving in de trant van de Amsterdamse School naar het ontwerp van gemeentearchitect S.J. Bouma. De bewerkte natuurstenen onderdelen van leuning en trappen zijn vervaardigd door beeldhouwer Willem Valk. De drie trappen uit 1870 werden in 1926 geheel vervangen. Met de reorganisatie van de tram werd tevens het Hereplein opnieuw ingericht en van eigentijds straatmeubilair voorzien. Bouma ontwierp bijpassende lantaarns met rijk versierd smeedwerk die op de borstweringen geplaatst zouden worden. Niet duidelijk is of de lantaarns ook daadwerkelijk zijn geplaatst. De trappen, borstweringen en hekbeëindigingen werden gemaakt van Beiers graniet in combinatie van baksteen. Voor de buitenste trottoirbanden van het viaduct werden zware hardstenen blokken hergebruikt.

In 1932 werd een ontwerp gemaakt voor zes verlichtingsarmaturen in de vorm van bollampen op masten die aan de keermuren bevestigd moesten worden. Niet duidelijk is of dit ook is uitgevoerd. De ombouw had te maken met een grote reorganisatie van de vijf tramlijnen in de stad Groningen. Om plaats te maken voor een extra treinspoor werd het zuidelijke landhoofd een stuk teruggelegd en werd de stenen pijler vervangen door twee ondersteuningspunten in de vorm van stalen vakwerkjukken. De weg met aan de zijkanten voetpaden werd verbreed en de helling van de opritten werd flauwer gemaakt waardoor opritten langer werden (de helling was 3,2 centimeter per strekkende meter en werd 2,1 centimeter per strekkende meter).

De nieuwe dimensies betekenden een ingrijpende verbouwing van het bestaande viaduct. De landhoofden waar het brugdek op rustte werden nieuw gemaakt met achter de gemetselde frontmuren zware betonnen constructies. De keermuren van de opritten bleven gehandhaafd maar werden op een aantal plaatsen voorzien van nieuwe keermuren die naast (buiten) de oude werden gemetseld. Op andere plaatsen bleven de oude keermuren tot op heden in het zicht en werd de nieuwe rijbaan uitkragend gebouwd waardoor de lager gelegen zijstraatjes nog enige breedte over hielden. Omdat de opritten flauwer hellend werden gemaakt moest het 19e-eeuwse metselwerk van de keermuren met wigvormige stroken worden opgehoogd. Aan de kant van de Viaductstraat was de verbreding aanzienlijk omdat de oprit aan de zuidkant nu even breed werd gemaakt als aan de noordkant. Het gevolg was dat het straatje beneden voor een belangrijk deel werd overkluisd. Dit straatje was van belang voor de aan- en afvoeroute voor de puddingfabriek van Polak, gevestigd aan de Hereweg westzijde tegenover het viaduct en vanaf 1931 in een nieuwbouwcomplex aan de Viaductstraat. Vanwege de forse verbreding rust het brugdek hier op een rij kolommen.

Bijlage - Toelichting en regels



Tekening uit 1926 met in rood de nieuwe situatie geprojecteerd op de bestaande

In 1948 werden plannen gemaakt om het viaduct te verbeteren in verband met het toegenomen auto- en fietsverkeer. Dit plan behelsde nieuwe hellingbanen voor aparte fiets- en voetpaden aan de zijkanten van de opritten. Ook moesten de fietsstroken verbreed worden; daartoe moesten de jukken van de ondersteuningsconstructie verlengd worden. De fiets- en voetpaden kregen verschillende hellingshoeken. Ook was er sprake van verplaatsing van de natuurstenen trappen. Uiteindelijk is dit plan niet uitgevoerd. In 1950 werd een nieuw plan ontwikkeld waarbij sprake was van het maken van twee (fiets)tunnels onder de opritten, zowel aan de zuidzijde (recht tegenover de Davidstraat) als aan de noordzijde (tussen de Oude Stationsstraat en de Lodewijkstraat). Waarschijnlijk wilde men zo een kortere route maken richting het Hoofdstation zodat fietsers en voetgangers het viaduct niet hoefden over te steken. Ook dit tunnelplan haalde het niet.

Het viaduct na het verdwijnen van de tram (1952-1953)

Na het verdwijnen van de tram en de komst van de trolleybussen waren weer aanpassingen nodig aan het viaduct als onderdeel van een integraal verbeteringsplan voor de infrastructuur ten zuiden van de binnenstad. Dit had ook te maken met de bouw van moderne nieuwe bruggen ter vervanging van de oude exemplaren: de Emmabrug, de Herebrug en de Oosterbrug in 1952-1953. Ook het verkeersplein tussen de Herebrug en het Herewegviaduct werd heringericht. Op het viaduct werden de tramrails uit het wegdek verwijderd en de gaten opgevuld met beton. Tevens werd het viaduct van een geheel nieuw wegdek voorzien waarbij het hout werd vervangen door asfalt. Door het opheffen van de fietsstroken, die een apart niveau hadden op het wegdek, werden de straatkolken onder het viaduct naar de zijkanten verplaatst. Aan de zijkanten van het viaduct werden de masten voor de trolleybussen geplaatst. Het trottoir aan de noordwestzijde van de oprit werd aangepast bij de hoek met de Rabenhauptstraat. Tevens werden plannen gemaakt om hier aan de westzijde de betonluifel van het uitkragende deel te vernieuwen, inclusief de betonnen kolommen. In 1973 werd als gevolg van een ontsporing van een treinstel tweederde van het noordelijke juk (oostzijde) vernieuwd. Tussen 1977 en 1982 vond een grootonderhoudsbeurt plaats. Waarschijnlijk werden de leuning in delen gemonteerd en elders behandeld. De leuning van de trappen werden wel verwijderd en vervangen door gasbuizen. In 1981 werd ter plaatse van de weggehaalde lichtmasten de leuning aangeheeld. In 1982 werd ten behoeve van het afneembaar maken van de bovenleidingen een mast geplaatst naast het wegdek, die de draadroosters verving. In 1997 werd geconstateerd dat het viaduct fysiek versleten is, waarbij (gedeeltelijk) vervangende nieuwbouw en totale nieuwbouw van het viaduct ter tafel kwamen.

Bijlage - Toelichting en regels

Cultuurhistorische waarden in het Stationsgebied

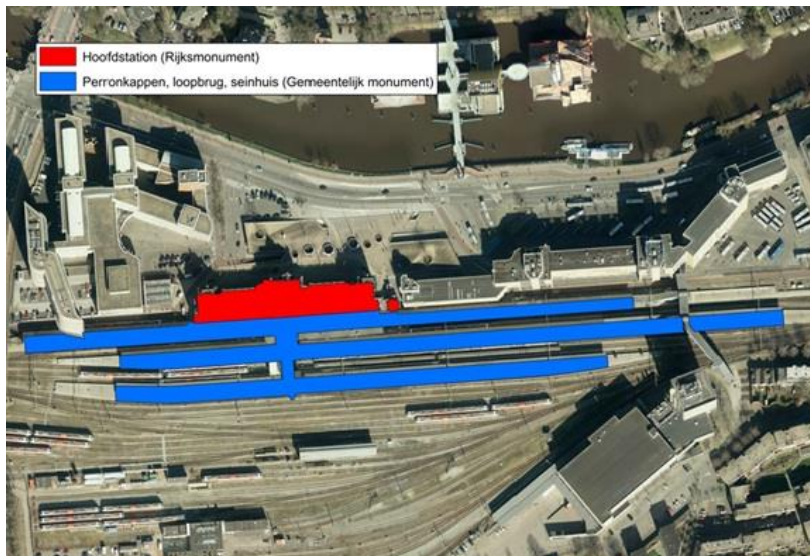
In het plangebied komen de volgende beschermde monumenten voor.

rijksmonument:

- het stationsgebouw (1896).

gemeentelijk monument:

- de perronoverkappingen van het eerste en tweede perron, inclusief de overkapping van het eilandperron;
- de overdekte loopbrug met het seinhuis uit 1928 over de doorgaande middensporen en bijbehorende perronoverkappingen van het derde perron;
- de uitbreiding aan de zuidoostzijde van het tweede perron uit 1932 met een stuk overkapping, qua type identiek aan die van 1928;
- de ijzeren hekwerken met bijbehorende natuurstenen onderdelen en de natuurstenen trappen van het Herewegviaduct uit 1926.



Beschermde monumenten binnen het stationscomplex Groningen

Conclusie

Het plangebied kent een aantal elementen met cultuurhistorische waarde. Enkele zijn aangewezen als rijksmonument of gemeentelijk monument. Deze waarden worden beschermd door de Monumentenwet 1988 / de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en (het stationsgebouw, het seinhuis en de perronoverkappingen) door de regels in het bestemmingsplan. De cultuurhistorische waarden behoeven dan ook geen beletsel te vormen voor het bestemmingsplan.

Bijlage - Toelichting en regels

4.3 Groen

Beleid

Het beleid voor groen is voor de gemeente Groningen neergelegd in een aantal documenten:

- bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen';
- groenstructuurvisie 'Groene pepers';
- de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009) en de 'Beleidsregels vellen van een houtopstand'.

Bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen'

In de in 2014 door de gemeenteraad vastgestelde bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen' is per straat aangegeven welke bomenstructuren voor de stad belangrijk zijn. Op onderstaand kaartfragment uit de bomenstructuurvisie is aangegeven welke bomen onderdeel uitmaken van de bomenhoofdstructuur (donkergroen) en bomennevenstructuur (lichtgroen).



Fragment uit bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen'

Groenstructuurvisie 'Groene pepers'

Het groen langs het Emmaviaduct en het verbindingskanaal is belangrijk voor de ecologie, leefbaarheid, vermindering van fijnstof en voor de tempering van de opwarming van de stad. Dit groen is dan ook onderdeel van de basisgroenstructuur aangegeven in de in 2009 vastgestelde groenstructuurvisie 'Groene Pepers'. Op onderstaand kaartfragment is met een groene arcering de basisgroenstructuur, belangrijk voor de stad, aangegeven en met een oranje arcering het nevgroen, dat belangrijk is op wijkniveau.

Bijlage - Toelichting en regels



Fragment uit groenstructuurvisie Groene Pepers

Als groen met name uit de basisgroenstructuur gekapt wordt, moet deze volgens de groenstructuurvisie, worden versterkt of indien kappen onvermijdelijk is, één op één worden gecompenseerd. In eerste instantie moet de compensatie binnen de projectgrens plaatsvinden. Als dat niet mogelijk is, moet compensatie worden gevonden in de nabijheid van de locatie waar het groen wordt gekapt.

De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009) en de 'Beleidsregels vellen van een houtopstand'

In de APVG 2009 en de daarbij horende beleidsregels ('Beleidsregels vellen van een houtopstand') is vastgelegd hoe houtopstanden worden beschermd.

Volgens de APVG verleent het bevoegd gezag in beginsel geen omgevingsvergunningen voor het vellen van houtopstand anders dan na een zorgvuldige belangenafweging op basis van de criteria 'waardering', 'overlast', 'kwaliteit' en 'dringende redenen'. Deze criteria zijn in de beleidsregels uitgewerkt.

Volgens de beleidsregels wordt als dringende reden onder andere beschouwd een ruimtelijke ontwikkeling. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient op grond van de beleidsregels de aanvrager van een omgevingsvergunning een door burgemeester en wethouders vastgestelde Boom Effect Analyse (BEA) bij te voegen. De beleidsregels bevatten eisen waaraan de BEA moet voldoen. De BEA vormt de motivering voor de te verlenen omgevingsvergunning.

Groen in het plangebied

Het plangebied wordt grotendeels gevormd door een spooreplacement met omliggende bebouwing. Het gebied is, inherent aan de functie, grotendeels versteend en kent relatief weinig groen. In het gebied, waar de maatregelen in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' worden uitgevoerd, komen alleen bij het PostNL-gebouw aan de Achterweg en achter een oud bedrijfspand aan het eind van de Spaarnestraat enkele bomen voor. De platanen bij de PostNL-locatie moeten mogelijk worden gekapt voor de busonderdoorgang. De bomen aan de Spaarnestraat staan (deels) op de plek waar het Zuidplein komt en kunnen mogelijk niet allemaal behouden blijven. De hier aanwezige bomen maken geen deel

Bijlage - Toelichting en regels

uit van de basisgroenstructuur. Er wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke inpassing van de busonderdoorgang. In dat kader kan worden gezocht naar compensatie voor mogelijk te verdwijnen groen. Daarnaast zal bij het maken van het ontwerp voor het toekomstige station worden onderzocht of enige vergroening mogelijk is, bijvoorbeeld door het toevoegen van enkele bomen en groenelementen op het Zuidplein of groen in de vorm van bloembakken of perkjes op de nieuwe perrons.

Conclusie

De groenbelangen vormen geen beletsel voor het bestemmingsplan.

4.4 Ecologie

Wet- en regelgeving

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient een onderzoek plaats te vinden naar de ecologische gevolgen van het bestemmingsplan. Daarbij dient te worden getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de overige toepasselijke kaders, zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk ecologisch beleid is vastgelegd in de beleidsvisie 'De levende stad'. Onderdeel daarvan is de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Dit is een door de gemeente vastgesteld netwerk van groengebieden in de stad. In deze gebieden vindt ecologisch groenbeheer plaats. In aanvulling hierop is het doelsoortenbeleid ontwikkeld. Het principe van het doelsoortenbeleid is dat het ecologisch beheer en inrichting wordt gebaseerd op het al dan niet voorkomen van zogeheten doelsoorten. Het doelsoortenbeleid is uitgewerkt per deelgebied.

Ecologisch onderzoek

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is door Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek en ecologische beoordeling uitgevoerd. Verwezen wordt naar het rapport 'Ecologische beoordeling herinrichting Hoofdstation Groningen' d.d. 28 april 2016. Daarbij is getoetst aan de wettelijke kaders. Het onderzoek strekt zich uit over het stationemplacement en het PostNL-gebouw.

Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Natura 2000-gebied

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het 'Leekstermeergebied', dat op circa 8 km van het plangebied ligt. Overige Natura 2000-gebieden liggen op aanzienlijk grotere afstanden en zijn daardoor niet relevant voor deze ecologische beoordeling. Gezien de relatief grote afstand tot het Natura 2000-gebied 'Leekstermeergebied' zullen ingrepen binnen het plangebied niet tot effecten leiden ten aanzien van de aangewezen natuurwaarden binnen de grenzen van het Natura 2000-gebied, zoals de broedvogels. Om die reden veroorzaakt het nieuwe bestemmingsplan geen conflict met de Natuurbeschermingswet ten aanzien van deze aangewezen natuurwaarden.

Natuurnetwerk Nederland

Het bestemmingsplan maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur). Dergelijke gebieden liggen op een afstand vanaf 2,5 km van het plangebied. Gezien de relatief grote afstand tot het plangebied, de aard van het plangebied en de aard van het tussenliggende gebied zijn door ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied geen effecten te verwachten op de wezenlijke waarden van NNN- gebieden in de omgeving.

Bijlage - Toelichting en regels

Overige vormen van gebiedsbescherming

Het bestemmingsplangebied maakt geen deel uit van gebieden die zijn aangewezen als ganzenfoeragegebied of weidevogelgebied. Tevens maakt het plangebied geen deel uit van de door de gemeente aangewezen Stedelijke Ecologische Structuur. Wel zijn in de omgeving van het plangebied gebieden aanwezig die deel uitmaken van de SES. De Brailleweg en het Emmaviaduct die aan de westkant van het plangebied liggen, zijn aangewezen als verbindingzone binnen de SES. Daarnaast geldt ook voor gebieden buiten de SES het doelsoortenbeleid. Het plangebied is gelegen in het deelgebied 'Centrum'. Op basis van de nota 'Doelsoortenbeleid: criteria voor Ecologische ontwikkeling van Stedelijke Ecologische Structuur-gebieden' heeft de gemeente voor dit gebied het doelsoortenbeleid voor de doelsoorten voor de stenige biotopen uitgewerkt.

Doelsoorten voor de stenige biotopen zijn soorten die in of op gebouwen voorkomen, zoals muurplanten, vleermuizen en broedvogels (bijvoorbeeld Huismus, Gierzwaluw en Zwarte roodstaart).

Tijdens het veldbezoek is gekeken naar mogelijkheden voor de doelsoorten. In het plangebied broedt jaarlijks een Zwarte roodstaart. Deze soort is aangewezen als doelsoort voor stenige biotopen in de stad.

Om het plangebied in de toekomst geschikt te maken voor soorten van stenige biotopen kunnen in de nieuwbouw mogelijkheden voor nestplaatsen en verblijfplaatsen van broedvogels en vleermuizen worden gecreëerd, bijvoorbeeld door kasten aan de gebouwen te hangen of permanente nestgelegenheid of verblijfplaatsen in gebouwen in te bouwen.

Soortbescherming

Vogels

In het plangebied is weinig tot geen opgaande begroeiing aanwezig, waardoor er weinig nestgelegenheid is voor vogels. In een bedrijfsgebouw aan de zuidzijde van het spooreplacement broedt jaarlijks een Zwarte roodstaart. Er zijn ook vogelsoorten die broeden op of aan gebouwen, zoals onder dakpannen of achter openingen op hoeken van daken. Het gaat hierbij om Gierzwaluw en Huismus.

Bij werkzaamheden moet volgens de Flora- en faunawet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Er zijn verschillende mogelijkheden om conflicten met de Flora- en faunawet ten aanzien van broedende vogels te voorkomen. Werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren, is de meest zekere optie. Een alternatief is om werkzaamheden voor aanvang van het broedseizoen te beginnen, zodat broedpogingen in het werkgebied achterwege blijven door de verstoring tijdens de werkzaamheden. Er dient tevens te worden voorkomen dat tijdens werkzaamheden in het broedseizoen alsnog broedgevallen ontstaan die kunnen worden verstoord. Dit is mogelijk door geen geschikte plaatsen voor nesten te laten ontstaan, door bijvoorbeeld bouw materiaal goed af te dekken.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat geen jaarrond beschermde nestplaatsen en hun functionele leefomgeving door toekomstige ontwikkelingen in het plangebied worden beïnvloed.

Vleermuizen

Bijlage - Toelichting en regels

Alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten zijn zwaar beschermd door de Flora- en faunawet en zijn vermeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Er zijn volgens de verspreidingsgegevens negen verschillende vleermuissoorten in de omgeving van het plangebied waargenomen. Deze zijn: Gewone baardvleermuis, Watervleermuis, Meervleermuis, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger, Tweekleurige vleermuis, Rosse vleermuis en Gewone grootoorvleermuis. Een aantal van deze soorten kan het plangebied of de omgeving ervan gebruiken als deel van hun leefgebied. Het gaat om Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Meervleermuis, Watervleermuis en Laatvlieger. De overige vleermuissoorten worden niet in of nabij het plangebied verwacht, omdat de omgeving niet aan de habitateisen van deze soorten voldoet.

Voor vleermuizen zijn drie onderdelen van het leefgebied te onderscheiden die van groot belang zijn voor de functionaliteit van het leefgebied. Deze zijn: verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes. Deze drie elementen worden hieronder besproken.

Verblijfplaatsen

In de zomerperiode hebben vleermuizen in Nederland hun verblijfplaatsen voornamelijk in gebouwen en bomen. Tijdens de winter verblijven zij onder andere in gebouwen, bomen, bunkers en kelders. In het plangebied staan geen bomen die geschikt zijn voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De gebouwen in het plangebied zijn tijdens het veldbezoek onderzocht op geschiktheid. Bij het PostNL gebouw zijn alle voegen tussen de betonelementen dicht gemaakt. Ook de overgangen naar glasgevels sluiten naadloos aan. In de gevels zijn veel gaten aanwezig, deze dienen voor afwatering en zijn daarmee ook ongeschikt voor vleermuizen. Bij het gebouw van ProRail sluiten de daklijsten goed aan. Tevens zijn hier geen stootvoegen of andere toegangsmogelijkheden tot de spouw aanwezig. Het seinhuis is gezien de aanwezigheid van veel kunstlicht tevens ongeschikt voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De overige bouwwerken zoals de perronkappen en de loopbrug bieden geen mogelijkheid voor verblijfplaatsen van vleermuizen.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er in de gebouwen en bouwwerken in het plangebied geen mogelijkheden zijn voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De toekomstige ontwikkelingen in het plangebied veroorzaken daarom geen directe negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen.

Foerageergebied

Het plangebied en de directe omgeving ervan kunnen deel uitmaken van het foerageergebied van enkele van de bovengenoemde vleermuissoorten. Bovendien zal door de uitvoering van plannen geen noemenswaardige verandering optreden ten aanzien van foerageergebied. Voor de betreffende soorten is in de omgeving bovendien voldoende alternatief foerageergebied aanwezig. Om deze redenen mag worden geconcludeerd, dat de functionaliteit van de in de omgeving aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen ten aanzien van foerageergebied blijft gewaarborgd.

Vliegroutes

Vleermuizen volgen lijnvormige landschapselementen in het landschap (zoals bomenrijen, rietkragen, watergangen en het stratenpatroon), waarlangs zij zich kunnen oriënteren bij verplaatsingen tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden. De spoorbanen in het plangebied zijn wel lijnvormig maar dienen niet als geleidende elementen voor vliegroutes van vleermuizen. Bovendien is gezien de grote mate van lichtverstoring in het plangebied de kans op aanwezigheid van vliegroutes nihil. De verwachting is daarom dat in het plangebied geen essentiële vliegroutes van vleermuizen aanwezig zijn. Wel kunnen vliegroutes aanwezig zijn boven de (brede) watergangen in de omgeving van het plangebied, zoals het Verbindingskanaal. Door de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied zullen er geen wijzigingen optreden van deze landschapselementen. De plannen veroorzaken daarom geen negatieve effecten op mogelijke vliegroutes van vleermuizen in de omgeving van het plangebied.

Zoogdieren

Bijlage - Toelichting en regels

Uit verspreidingsgegevens van zoogdieren blijkt dat in de omgeving van het plangebied de middelzwaar beschermde Steenmarter en enkele licht beschermde zoogdiersoorten voorkomen, zoals Haas, Egel, Mol en verschillende (spits)muizensoorten. Andere middelzwaar en zwaar beschermde zoogdiersoorten (exclusief vleermuizen) komen niet voor in de omgeving of kunnen geen geschikt biotoop vinden in het plangebied.

De middelzwaar beschermde Steenmarter heeft zijn verspreidingsgebied de afgelopen tientallen jaren flink uitgebreid en schuwt daarbij menselijke omgeving niet. In het plangebied zijn geen mogelijkheden voor verblijfplaatsen van deze soort aanwezig en ook als foerageergebied is het nauwelijks of niet van belang. Eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de kaders van het nieuwe bestemmingsplan veroorzaken daarom geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de middelzwaar beschermde Steenmarter.

Gezien het ontbreken van groenelementen in het plangebied zijn er weinig mogelijkheden voor licht beschermde soorten in het plangebied. Mogelijk maken enkele van de bovengenoemde licht beschermde zoogdiersoorten sporadisch gebruik van het plangebied.

Voor licht beschermde zoogdiersoorten geldt een vrijstelling van enkele verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. Eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de kaders van het nieuwe bestemmingsplan veroorzaken daarom geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van licht beschermde zoogdiersoorten.

Conclusie

Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet

Mogelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in het nieuwe bestemmingsplan veroorzaken geen conflict met de Natuurbeschermingswet. Een Natuurbeschermingswetvergunning is daarom niet nodig.

Natuurnetwerk Nederland

Toekomstige ingrepen binnen het bestemmingsplangebied veroorzaken geen conflict met de regelgeving ten aanzien van gebieden die zijn aangewezen als NNN- gebied.

Overige gebiedsbescherming

De toekomstige ontwikkelingen die plaatsvinden in het nieuwe bestemmingsplan veroorzaken geen conflict met de regelgeving ten aanzien van ganzenfoerageergebied of weidevogelgebied.

De Stedelijke Ecologische Structuur en Doelsoortenbeleid

Het bestemmingsplangebied maakt geen deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Wel grenst de SES aan de westkant aan het plangebied. De toekomstige ontwikkelingen die plaatsvinden in het nieuwe bestemmingsplan veroorzaken geen conflict met de regelgeving ten aanzien van de SES. Wel vallen alle gebieden met stenige biotopen onder het doelsoortenbeleid van de gemeente. Bij ruimtelijke ingrepen in stenige biotopen moet rekening worden gehouden met het doelsoortenbeleid van de gemeente. Dit houdt in dat soorten van stenige biotopen die nu aanwezig zijn zoals de Zwarte roodstaart beschermd worden en dat in de nieuwe situatie kansen voor dergelijke soorten benut worden.

Soortbescherming

Het nieuwe bestemmingsplan veroorzaakt geen conflict met de Flora- en faunawet, mits geen verstoring plaatsvindt van broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten en de zorgplicht in acht wordt genomen.

Resumerend kan worden gesteld dat de natuurwetgeving niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Bijlage - Toelichting en regels

4.5 Water

Beleid

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk' het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijk wateropgave van de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's.

In onderstaande figuur is het beleid van verschillende overheden aangegeven.

	EUROPEES	NATIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL
Waterkwaliteit	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie
Waterkwantiteit		Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP) Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijke watertaken Watervisie kabinet	Beleidsnotitie Water en Ruimte NZV/H&A	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie

Beleidskader

Het beleid is vertaald in ambities voor de gemeente Groningen. Na het maken van het eerste 'verbrede' gemeentelijk rioleringsplan: het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP) is het water- en rioleringsbeheer in de gemeente Groningen goed op orde, maar in de totale waterketen moet worden bespaard en het moet efficiënter. Daarbij is het denken over afval sinds een aantal jaren aan het veranderen. Afval bestaat eigenlijk niet meer. Vrijwel alles wat oorspronkelijk als afval werd bestempeld, kan na bewerking opnieuw worden benut. Dit kan zijn voor energieproductie, maar in veel gevallen zijn er ook hoogwaardiger toepassingen mogelijk. Afvalwater bijvoorbeeld bevat energie en voedingsstoffen die kunnen worden gebruikt in de landbouw. Maar naast nuttige stoffen bevat afvalwater ook steeds meer stoffen die we niet in het milieu willen hebben, zoals medicijnresten. Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe doelen, zoals het energiezuiniger maken van de afvalwaterketen, het sluiten van kringlopen door innovatie en het verbeteren van zuiveringsprocessen. Daarnaast blijven uiteraard de bestaande doelen voorop staan, zoals een water- en rioleringsstelsel dat de volksgezondheid waarborgt en waar de burger op kan vertrouwen. Samenwerking kan er voor zorgen dat zowel de bestaande als nieuwe doelen efficiënter en goedkoper kunnen worden behaald.

Bijlage - Toelichting en regels

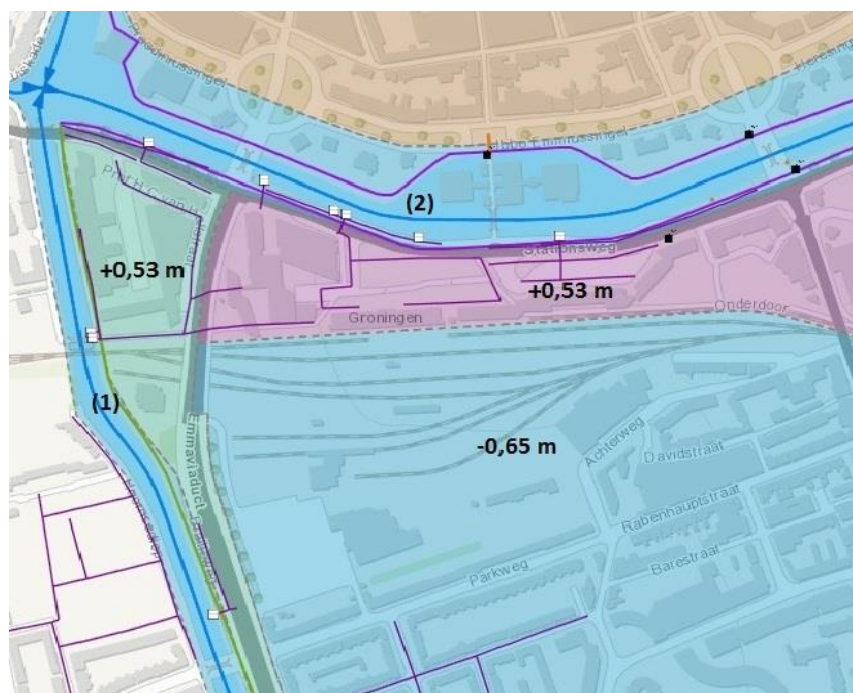
Bij planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). In het kader van de watertoets zal nadere uitwerking van de principes van afwatering en ontwatering in relatie tot de waterkwaliteit en de waterkwantiteit plaats moeten vinden in overleg met de waterbeheerder. Het plangebied valt binnen het beheergebied van waterschap Hunze en Aa's. Het waterschap vervult een adviserende en toetsende rol.

Waterstructuur

Het plangebied bevindt zich centraal in de stad en wordt aan twee kanten begrensd door boezemwater, in de vorm van het Hoornsediëp (op onderstaande afbeelding aangeduid met cijfer 1) en het Verbindingskanaal (op onderstaande afbeelding aangeduid met cijfer 2). Dit laatste kanaal is aangelegd als schakel tussen het dan al bestaande Hoornsediëp, de Zuider- en Westerhaven en het Hoëndiëp in het westen en het gelijktijdig aangelegde Eemskanaal (met Oosterhaven) in het oosten.

Het Hoornsediëp en het Verbindingskanaal hebben een peil van + 0,53 meter NAP en vallen binnen het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's. In dit boezemwater moet er rekening mee worden gehouden dat de waterstand incidenteel (frequentie T=100) kan oplopen tot + 1,50 meter NAP. De kades aan de oostzijde van het Hoornsediëp en zuidzijde van het Verbindingskanaal hebben een waterkerende functie en vallen onder de keur van het waterschap Hunze en Aa's. De waterkering aan de overzijde van beide kanalen valt onder de keur van waterschap Noorderzijlvest.

Binnen dit plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig waardoor het bestemmingsplan geen invloed heeft op de waterstructuur of het functioneren van het watersysteem. Vanwege het aanwezige regenwaterriool dat loost op de boezem liggen de gebieden langs het oppervlaktewater in het peilvak met een peil van + 0,53 m NAP. Het peil van het gebied ten zuiden van het station is afhankelijk van het peil in de Dinkelparkvijver in de Rivierenbuurt.



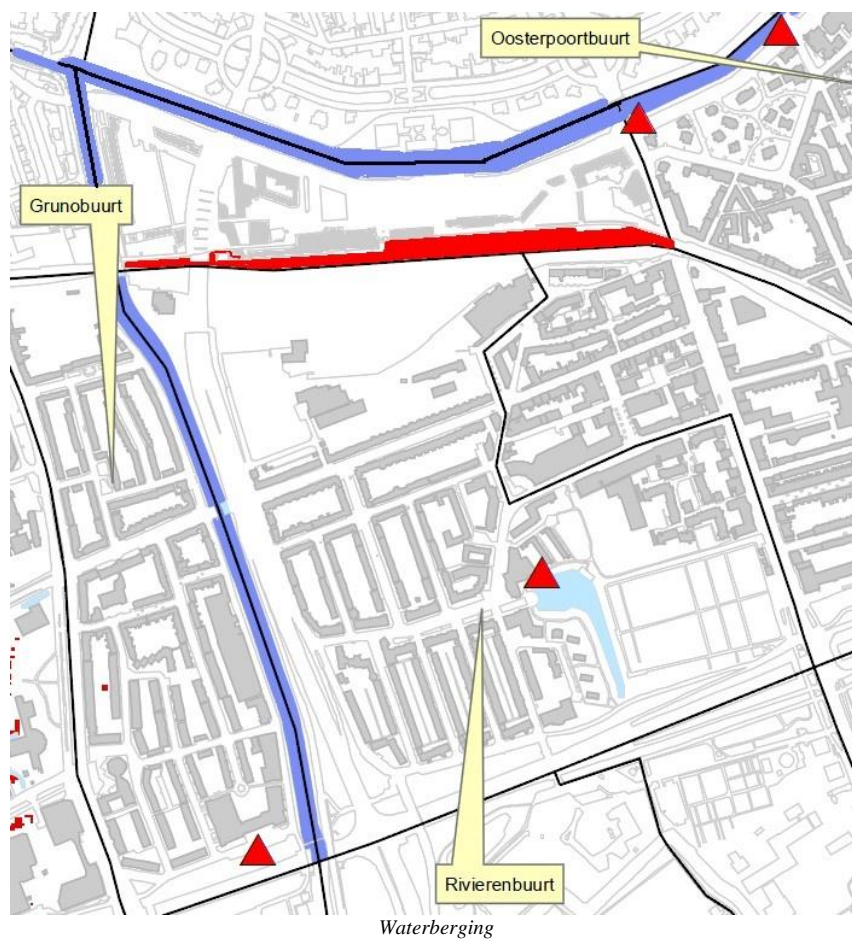
Waterstructuur

Bijlage - Toelichting en regels

Waterberging

Op dit moment is in het grootste gedeelte van het gebied voldoende waterberging aanwezig om het neerslagoverschot dat tijdens het klimaatscenario T=100+10% optreedt te bergen. Alleen de lagere delen ter hoogte van het spoor en het rangeerterrein lopen risico op wateroverlast. De combinatie van een te kleine waterberging en het grote verharde oppervlak kan hier ten tijde van hevige neerslag overlast veroorzaken.

In onderstaande figuren is de ligging van deze kritieke punten weergegeven (Bron: Stedelijke Wateropgave).



Randvoorwaarden

Water en riolering bij ontwikkelingen

ontwerp
gemeente Groningen - bestemmingsplan Hoofdstation Groningen

41

Bijlage - Toelichting en regels

Bij eventuele ontwikkelingen in het gebied moet rekening gehouden worden met de gevolgen van het toepassen van verhard en bebouwd oppervlak. Door deze verstedelijking komt regenwater sneller tot afstroming. Voor het bestaande watersysteem betekent deze toename een extra belasting en moet meer water worden geborgen. Hiervoor wordt door de waterschappen een compensatie in de vorm van oppervlaktewater vereist.

Als vuistregel wordt een compensatie van 10% van de toename van het verhard en / of bebouwd oppervlak in de vorm van oppervlaktewater geëist, mits de toename van het verhard oppervlak in stedelijk gebied meer dan 150 m² bedraagt. Als de toename van het verhard oppervlak minder dan 150 m² bedraagt is in de regel geen compensatie nodig. Indien watergangen gedempt worden door nieuwe ontwikkelingen moet dit gecompenseerd worden door de aanleg van nieuwe watergangen / partijen. Het water moet indien mogelijk vertraagd afvoeren op de bestaande hoofdwatgangen bij het plangebied.

Het water moet indien mogelijk vertraagd worden afgevoerd op de bestaande hoofdwatgangen door het plangebied.

Een ander nadeel van de verdere verstedelijking is dat geen regenwater in de bodem verdwijnt. Door de hiermee gepaard gaande grondwaterstands daling kan een verdroging van de ondergrond optreden. Dit is voor met name de bomen en het overige groen nadelig. Door de toepassing van bijvoorbeeld infiltratievoorzieningen en waterdoorlatende bestrating wordt water geïnfiltreerd. Door toepassing van deze systemen kan ook water geborgen worden. De plaatselijke grondslag moet duidelijk maken of deze toepassingen gebruikt kunnen worden.

Bodem

De drooglegging is de afstand van het oppervlaktewaterpeil tot aan de bovenzijde van het maaiveld. De ontwateringsdiepte is de afstand van de grondwaterstand tot aan het maaiveld. Het verschil tussen de drooglegging en de ontwateringsdiepte wordt veroorzaakt door de opbolling van het grondwater tussen de watergangen. De ontwateringsdiepte moet bij wegen en bomen minimaal 1,00 meter zijn en bij gebouwen minimaal 0,20 meter beneden de afdekking van de bodem van de kruipruimte. Bij kruipruimteloos bouwen moet deze afstand minimaal 0,20 m beneden de fundering zijn. Op dit moment bevindt zich één peilbuis in het plangebied die deel uitmaakt van het gemeentelijke meetnet. Aangezien deze pas sinds 2014 wordt gemonitord is er te weinig informatie om een goede uitspraak te doen over de ontwateringsdiepte.

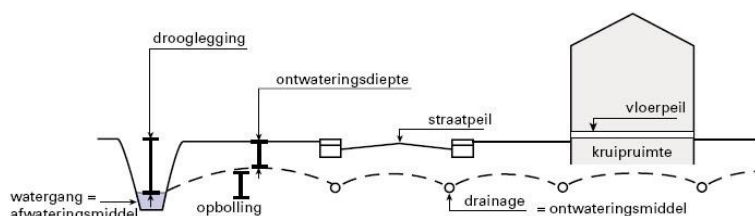
In onderstaande tabel staat de drooglegging van het plangebied weergegeven.

Gebied	Waterpeil	Laagste maaiveld	Drooglegging
Spoor- en station	+0,53 m NAP	+2,20 m NAP	1,67 m
Zaanstraat	+0,53 m NAP	+1,20 m NAP	0,67 m

Bron maaiveldhoogte: AHN2

Gesteld kan worden dat de drooglegging binnen het plangebied niet overal voldoet aan de norm van 1,00 meter. In de omgeving van de Zaanstraat betreft het waarschijnlijk een gebied met relatief hoge grondwaterstanden. Bij de inrichting van het gebied moet ook rekening worden gehouden met plaatselijk verhoogde waterstanden door opbolling van het grondwater. Hierbij dient met voldoende drainageafvoer, een geschikt bouwpeil en een geschikte bouwwijze (bijvoorbeeld kruipruimteloze bouw) rekening te worden gehouden.

Bijlage - Toelichting en regels



Drooglegging en ontwateringsdiepte

Riolering

In de omgeving van het station ligt grotendeels een gescheiden stelsel waarbij het regenwater van de bebouwing rechtstreeks op het oppervlaktewater loost. Het regenwater van het busstation wordt eerst door een lamellenfilter geleid waarna het gefilterde water wordt geloosd op het Verbindingskanaal. Het afvalwater van zowel de kantoren als van het Hoofdstation wordt verzameld en getransporteerd in een gemengd riool dat ter hoogte van de spoorwegovergang het spoor kruist richting de Rivierenbuurt. In de Zaanstraat en Spaarnestraat ligt een gemengd stelsel uit 1935 dat ook afvoert richting de Rivierenbuurt. Via dit stelsel verlaat het water het plangebied, waarna het langs de zuidelijke ringweg naar gemeaal Geert Huizinga aan de Laan 1940-1945 wordt getransporteerd.

Bij 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 het dwa-stelsel (droogweerafvoerstelsel). Of aansluiting op het bestaande stelsel mogelijk is in relatie tot diepteligging en capaciteit moet uitgezocht worden. Dit zal ook afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige inrichting. Het dakwater en het overige regenwater gaat naar het oppervlaktewater. Ook eventuele drainage- systemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater.

Bouwmaterialen

Ten behoeve van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moet er bij de bouw van de gebouwen naar gestreefd worden geen materialen te gebruiken die milieuverontreinigend zijn zoals lood, zink en koper. Ook bepaalde bitumen en behandeld hout logen milieugevaarlijke stoffen uit welke via het regenwater in het oppervlaktewater terecht kunnen komen.

Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.6 Milieu

4.6.1 Geluid

Geluidsbronnen

Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn twee geluidsbronnen relevant: wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. In de eerste plaats zorgt het beoogde busstation voor een groot aantal voertuigbewegingen en brengt daarmee met name motorgeluid en bandenlawaai met zich mee. Daarnaast veroorzaakt het spooreplacement geluidhinder.

Beoordelingskader

Bijlage - Toelichting en regels

Wegverkeerslawaai

De geluidsbelasting op de omgeving vanwege het nieuwe busstation wordt veroorzaakt door bussen op de busperrons en busbuffer en in de busonderdoorgang. De situatie is beoordeeld overeenkomstig de aanleg van nieuwe verkeerswegen en getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh). Voor 30 kilometerwegen is de Wgh formeel niet van toepassing maar jurisprudentie geeft aan dat deze wel moeten worden beschouwd conform de systematiek van de Wgh.

De geluidsbelasting wordt bepaald per weg afzonderlijk. Hier zijn het busperron, busonderdoorgang en busbuffer samen als één doorgaande nieuwe weg (busstation) beschouwd.

Bij aanleg van een nieuwe weg zijn de artikelen 76 en 77 Wgh van toepassing. Indien de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg niet hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB heeft de aanleg geen consequenties voor de wegaanlegger (artikel 82 Wgh). De maximale geluidbelasting ten gevolge van een nieuw aan te leggen weg mag niet meer bedragen dan 63 dB in stedelijk gebied (artikel 83, lid 3, Wgh).

De wegen buiten het bestemmingsplan worden niet fysiek gereconstrueerd maar ondervinden wel de invloed van het bestemmingsplan. Dergelijke aansluitende wegen moeten op grond van artikel 99, lid 2, Wgh eveneens worden onderzocht. Het vaststellen van hogere waarden is niet mogelijk en concrete maatregelen worden niet voorgeschreven. De aanvaardbaarheid van de nieuwe situatie moet worden afgewogen en gemotiveerd. Aanliggende wegen zijn tevens beschouwd ten behoeve van het bepalen van cumulatieve geluidsbelastingen. Dit betreft de Stationsweg, de Hereweg, het Emmaviaduct en de wegencombinatie Achterweg/Dauidsstraat/Hovenstraat.

Spoorweglawaai

Het wettelijk kader wordt gevormd door hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, dat in werking is getreden op 1 juli 2012. Dit hoofdstuk bevat geluidsnormen, die bij de aanleg, wijziging en gebruik van rijksinfrastructuur (wegen en spoorwegen) in acht moeten worden genomen. Deze zijn vastgelegd in geluidproductieplafonds (GPP's). Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie vanwege een weg of spoorweg aan. Geluidproductieplafonds gelden op referentiepunten langs wegen en spoorwegen. Volgens de wet draagt de beheerder (in dit geval ProRail) zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Onderzoek

Voor het ontwerpbestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Hoofdstation Groningen', kenmerk 5117G/NAA/je/fw/2, d.d. 26 april 2016.

Beoordeling

Busstation

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de omgeving ten gevolge van het busstation in de situatie zonder geluidsbeperkende maatregelen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op 5 verdiepingen van woongebouwen aan de Achterweg en de Driehovenstraat overschrijdt. Door maatregelen te treffen wordt bij alle woningen wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Met het treffen van deze maatregelen is er derhalve zonder meer sprake van een aanvaardbare geluidssituatie.

De te treffen maatregelen bestaan uit het plaatsen van dichte 1,50 meter hoge valbeveiligingen langs de verdiepte zuidelijke rijbaan tussen het busstation en de busonderdoorgang. Deze valbeveiliging en de onderliggende wanden van de bustunnel moeten tevens worden voorzien van absorberend materiaal.

Aanliggende wegen

Bijlage - Toelichting en regels

De akoestische effecten van het onderzochte busstation op de omliggende wegen zijn wisselend. Met uitzondering van de HOV-as west (toename + 2,8 dB) zijn de gesignaleerde effecten vooral het gevolg van de aanpak Ring Zuid en van autonome verkeersgroei.

Spoorweglawaai

Spoorweglawaai is onderzocht door ingenieurbureau Movares. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Geluidsonderzoek bij variant B4. Versie 1.0', d.d. 22 april 2014. Uit dit onderzoek blijkt dat met de beoogde spoorconfiguratie de geluidsbelasting op de omgeving afneemt en een afname optreedt ten opzichte van de geldende GPP's. De afname is het grootst aan de zuidzijde van het station en bedraagt bijna 10 dB. De afname wordt veroorzaakt door de wijzigingen in intensiteit en bovenbouw en de extra afscherming van de nieuwe perrons.

Cumulatie van geluid

De geluidsbelasting vanwege het spoor in de toekomstige situatie is op een aantal relevante woningen bepaald door ingenieurbureau Movares en vastgelegd in de rapportage 'Groningen, Geluidscumulatie, Akoestisch onderzoek railverkeerslawaai tbv cumulatie', versie 2.0, d.d. 19 januari 2016. De geluidsuitstraling van het rangeerterrein is in deze vergelijking buiten beschouwing gelaten omdat dit een aparte inrichting is.

Behalve het spoor is rekening gehouden met de bijdrage van het busstation inclusief maatregelen en de omliggende wegen. Formeel is er geen sprake van cumulatie van geluid in de zin van de Wet geluidhinder omdat de geluidsbelasting vanwege het busstation de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. Voor de volledigheid zijn ter informatie toch cumulatieve geluidsbelastingen bepaald.

De bepaalde cumulatieve geluidsbelasting op de woningen in de huidige geluidsschaduw van het PostNL-gebouw neemt toe ten gevolge van het verdwijnen van dit gebouw en de komst van het buscomplex. De bepaalde cumulatieve geluidsbelasting op de hoogst belaste woningen aan de Viaductstraat neemt juist af.

Conclusie

De akoestische situatie vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.6.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Het beoogde busstation brengt een groot aantal voertuigbewegingen en daarmee verbrandingsgassen en -deeltjes met zich mee.

Beoordelingskader

In de Wet milieubeheer, titel 5.2, Luchtkwaliteitseisen, zijn de luchtkwaliteitseisen (grenswaarden, richtwaarden, plandrempels en alarmdrempels) vastgelegd. In de toelichting op het wetsvoorstel staat dat van het merendeel van deze stoffen in Nederland zich geen risico op overschrijding voordoet. Langs wegen in niet specifiek Randstedelijke of industriële situaties bestaat uitsluitend de kans op overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}), zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2). De beoordeling beperkt zich derhalve tot deze stoffen.

De te beoordelen luchtkwaliteit geldt voor niet-weggebruikers. Fietsers en bestuurders en inzittenden van voertuigen worden niet beoordeeld. De beoordeling vindt derhalve in principe plaats op 10 meter vanaf de rand van de busbanen met dien verstande dat locaties die ontoegankelijk en niet geschikt of bedoeld zijn voor menselijke toegang, niet worden beoordeeld. Bovendien hoeft de luchtkwaliteit alleen te worden beoordeeld op plaatsen waar een blootstelling van mensen plaatsvindt gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde.

Bijlage - Toelichting en regels

Onderzoek

Voor het ontwerpbestemmingsplan is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de notitie 'Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Hoofdstation Groningen', kenmerk 5117L/NAA/je/fw/2, d.d. 21 april 2016.

De bussen zijn als middelzware motorvoertuigen in een milieuzone gemodelleerd. Dit is een worst case benadering omdat in een milieuzone voertuigen, die tenminste aan de Euro 4-norm voldoen, worden toegelaten en alle hier rijdende bussen aan de strengere Euro 6-norm voldoen. Zowel voor de huidige al toekomstige situatie is rekening gehouden met emissiecijfers uit 2015 die in overeenstemming zijn met immissiemetingen. Er is niet gerekend met emissiecijfers voor toekomstige jaren die uitgaan van het schoner worden van het wagenpark omdat in die toekomstige emissiecijfers nog geen rekening is gehouden met recent tegenvallende emissiegegevens.

Verder is op een aantal specifieke locaties rekening gehouden met stagnaties tussen 06.00 en 24.00 uur. Op de rijlijnen langs de perrons, op de busbuffer en voor de aansluiting op de Stationsweg is 100% stagnatie gehanteerd. Op de overige delen van het buscomplex en voor de verkeersregelinstallaties op de Stationsweg en de Parkweg is 50% stagnatie gehanteerd.

De emissie van dieseltreinen is in de rekenmodellen opgenomen door deze om te rekenen naar vrachtwagens aan de hand van de publicatie 'STREAM personenvervoer 2014, rapport 1.1', gedateerd maart 2015.

Hier is in principe beoordeeld op afstanden van 10 meter vanaf de rand van wegen en busbanen. Aanvullend zijn indicatieve beoordelingspunten gelegd. Op het reizigerseiland van het busstation dat smaller is dan 20 meter, is op het midden van het perron beoordeeld. Direct bij de tunnelmonden is eveneens beoordeeld met uitzondering van de noordwestzijde van de zuidelijke tunnelmond omdat deze locatie ontoegankelijk is voor het publiek.

Beoordeling

Overall binnen het plangebied wordt met de gehanteerde worst case uitgangspunten aan alle grenswaarden voldaan. De bijdrage van de onderzochte bronnen zijn relatief laag ten opzichte van de achtergrondniveaus.

Conclusie

De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de wettelijke normen. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.6.3 Trillingen

Trillingen

Het beoogde busstation brengt een groot aantal voertuigbewegingen en daarmee trillingen door oneffenheden aan wielen en ondergrond met zich mee. De trillingen in het onderzoeksgebied worden echter met name veroorzaakt door treinen.

Beoordelingskader

Bijlage - Toelichting en regels

Trillingen worden beoordeeld aan de hand van de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijnen). De SBR-richtlijnen hebben geen wettelijke status maar uit jurisprudentie blijkt dat deze door de Raad van State worden geaccepteerd. De SBR-richtlijnen bestaan uit drie onderdelen: richtwaarden ter voorkoming van schade aan gebouwen (deel A), richtlijnen ter voorkoming van hinder voor personen in gebouwen (deel B) en richtlijnen ter voorkoming van hinder voor trillingsgevoelige apparatuur (deel C). Er wordt getoetst aan SBR-B omdat schade aan gebouwen (SBR-A) en verstoring van apparatuur (SBR-C) hier niet te verwachten is.

Er is sprake van een bestaande situatie, aangezien ter plaatse reeds trillingen worden veroorzaakt door railverkeer. Er hoeft derhalve niet aan de streefwaarden voor nieuwe situaties te worden voldaan maar aan het standstillprincipe dat de te verwachten trillingshinder niet mag toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Trillingshinder wordt beoordeeld op basis van de trillingssterkte V_{max} , de pieksterkte van de trillingen en op basis van de trillingsintensiteit V_{per} , de tijds gemiddelde sterkte van de trillingen. De beoordeling vindt plaats binnen gebouwfuncties die in meer of mindere mate als gevoelig worden beschouwd. Hier is alleen sprake van de gebouwfuncties wonen, kantoor en bijeenkomsten. Gelet op de streefwaarden geldt wonen hier als de meest gevoelige gebouwfunctie.

Onderzoeken

Voor het ontwerpbestemmingsplan is trillingsonderzoek uitgevoerd door ingenieursbureau Movares. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Bustunnel station Groningen, Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan', d.d. 4 juni 2015. Het onderzoek richt zich op trillingen afkomstig van het sporencomplex bij het Groningse Hoofdstation. De toekomstige situatie met de varianten met een korte en met een lange busonderdoorgang wordt vergeleken met de situatie 2011 voor aanvang van het wijzigingstraject. In de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met de beoogde sporenligging zonder opstel terrein en met een vierde lijn richting Europapark.

Voor het busstation is trillingsonderzoek uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Trillingsonderzoek aanpassing busstation Groningen', met kenmerk 5117tp/je/kp/2, d.d. 22 april 2016.

Beoordeling

De trillingshinder vanwege het spoor neemt in de toekomstige situatie af. De afname wordt veroorzaakt door het verdwijnen van een groot aantal wissels. In de toekomstige situatie treedt matige hinder op die slechts incidenteel voorkomt bij goederentreinpassages.

In de toekomstige situatie neemt de trillingssterkte V_{max} vanwege het spoor af in alle gevoelige gebouwfuncties. Hoewel de situatie verbetert, wordt opgemerkt dat voor een aantal woningen aan de Viaductstraat mogelijk nog altijd niet aan de streefwaarde wordt voldaan. De trillingsintensiteit V_{per} is in alle gevoelige gebouwfuncties lager dan de streefwaarde.

Het treffen van trillingsbeperkende maatregelen aan het spoor is af te raden omdat de kosten en de langdurige ernstige hinder die dit met zich mee zou brengen niet opwegen tegen de te bereiken verbetering.

De te verwachten trillingen vanwege het toekomstige busstation voldoen aan de gehanteerde streefwaarden volgens SBR-B. De trillingen ten gevolge van het busstation leveren ten opzichte van de trillingen ten gevolge van treinpassages slechts een beperkte bijdrage.

Conclusie

Bijlage - Toelichting en regels

De trillingshinder neemt als gevolg van de verbeterde spoortechniek af. Wel wordt mogelijk bij een aantal woningen aan de Viaductstraat niet aan de streefwaarde voldaan. Op basis van een kosten-batenafweging is er geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

De trillingen ten gevolge van het busstation zijn ondergeschikt aan die ten gevolge van treinpassages.

Samenvattend vormt het aspect trillingen geen beletsel voor dit bestemmingsplan.

4.6.4 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van productie, gebruik, opslag of transport van gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven), transportroutes of buisleidingen. Hierop is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is dit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor hogedruk aardgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor transportroutes zijn daarnaast nog van belang de Wet Basisnet (Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet) en de Regeling basisnet.

Het aspect externe veiligheid is voor het voorliggende bestemmingsplan beoordeeld door de Omgevingsdienst Groningen. Daarbij heeft de omgevingsdienst advies ingewonnen van de Veiligheidsregio Groningen. Dit advies is verwerkt in de verantwoording van het groepsrisico.

Inventarisatie risicobronnen

Transportroutes

Uit een door de Omgevingsdienst Groningen uitgevoerde inventarisatie blijkt dat zich in of in de omgeving van het plangebied een drietal transportroutes bevinden, de Rijksweg A7 (Zuidelijke Ringweg), de provinciale weg N370 (Westelijke Ringweg) en de spoorlijn Onnen - Sauwerd.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is alleen de spoorlijn Onnen - Sauwerd relevant. Deze transportroute loopt via het spooreplacement bij het Hoofdstation.

De overige transportroutes hebben door hun afstand geen invloed op het plangebied.

Traject	Maatgevende stof	Invloedsgebied (m)	Afstand tot locatie in m
Provinciale weg N370	GF3	355	Circa 500
Rijksweg A7	GF3	355	Circa 500
Onnen - Sauwerd	B3	>4000	in plangebied

Transportroutes

Risicovolle inrichtingen

In het plangebied komen geen risicovolle inrichtingen voor. Evenmin ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen.

Buisleidingen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen waarvan het invloedsgebied over het plangebied valt.

Kader

Bijlage - Toelichting en regels

Voor de te beschouwen risicobron zijn met name relevant het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet.

Volgens het Bevt neemt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een transportroute, niet zijnde een basisnetroute, neemt het bevoegd gezag ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de grenswaarde 10⁻⁶ per jaar in acht en houdt ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten rekening met de richtwaarde 10⁻⁶ per jaar. Dit is de norm voor het plaatsgebonden risico (PR).

Daarnaast kent het Bevt een verantwoordingsplicht. Dit houdt onder meer in dat wanneer het bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk binnen 200 meter van een transportroute gelegen is, in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden ingegaan op het groepsrisico. Bovendien moet, wanneer het bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat ligt binnen een in de Regeling basisnet aangewezen plasbrandaandachtsgebied, het toelaten van nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden verantwoord. Als plasbrandaandachtsgebied geldt in dit geval een zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer.

De spoorlijn Onnen - Sauwerd maakt deel uit van het Basisnet Spoor en is van belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De spoorlijn is opgenomen in bijlage II van de Regeling basisnet.

Beoordeling

Plaatsgebonden risico

De spoorlijn Onnen - Sauwerd heeft ter hoogte van het plangebied een PR 10⁻⁶ contour (plaatsgebonden risicocontour) variërend van 1 tot 15 meter. De PR 10⁻⁶ contour is gelegen in de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.

Groepsrisico

Voor het voorliggende bestemmingsplan heeft de Omgevingsdienst Groningen het groepsrisico berekend. Uit het resultaat van de berekening komt naar voren dat in het plangebied het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. De overschrijdingsfactor groepsrisico voor onderhavige situatie bedraagt circa 39,5% van de oriëntatiewaarde. (Toelichting: wanneer het groepsrisico gelijk is aan de oriëntatiewaarde, bedraagt de overschrijdingsfactor 100%).

Plasbrandaandachtsgebied

In de Regeling basisnet is aangegeven dat voor het baanvak Onnen - Sauwerd een plasbrandaandachtsgebied bestaat. Het plasbrandaandachtsgebied ligt in de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.

Verantwoording groepsrisico

Dichtheid personen

Het bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen' kent de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer - Railverkeer', 'Dienstverlening' en 'Wonen'. In de naaste omgeving van het plangebied zijn onder andere woon-, kantoor- en maatschappelijke functies aanwezig of volgens het bestemmingsplan toegestaan. De personendichtheid is hoog te noemen. Met dit plan worden geen nieuwe functies toegestaan die tot een hogere bevolkingsdichtheid leiden.

Omvang groepsrisico

Hiervoor bleek dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en de overschrijdingsfactor van de

Bijlage - Toelichting en regels

oriëntatiewaarde circa 39,5% bedraagt.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Bronmaatregelen gericht op verlaging van het groepsrisico zijn in het kader van het onderhavige bestemmingsplan niet mogelijk. Wel zijn maatregelen denkbaar bij de risico-ontvanger door bijvoorbeeld de bevolkingsdichtheid niet te veel te laten toenemen of stabiel te houden. Dit bestemmingsplan voorziet evenwel niet in een hogere bevolkingsdichtheid.

Mogelijkheden voor ontwikkelingen met lager groepsrisico

Er zijn mogelijkheden waardoor het groepsrisico niet of in beperktere mate toeneemt, zoals het situeren van een nieuwe ontwikkeling op een grotere afstand van de risicobronnen of het realiseren van functies met een minder grote personendichtheid. Bij de planvorming is externe veiligheid beschouwd, evenals andere ruimtelijke afwegingskaders. Hierdoor kan worden gesteld dat in redelijkheid sprake is van een optimale situatie. Een beschouwing van andere mogelijkheden is derhalve niet aan de orde.

Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van, als de beperking van de omvang van een ramp of een zwaar ongeval. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen beoordelen, is gekeken naar:

- effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- bereikbaarheid van het plangebied en de risicobronnen;
- bluswatervoorzieningen binnen het plangebied en in de omgeving.

Effecten

Het plangebied is beoordeeld op de effecten die hier kunnen optreden in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij is gekeken welke stoffen dan wel stofcategorieën een gevaar opleveren en tot op welke afstand effecten kunnen optreden. Hieruit blijkt het volgende:

- Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen zijn op het spoortracé Onnen-Sauwerd drie ongevalsscenario's mogelijk, namelijk
 1. een plasbrand,
 2. een explosie (BLEVE) en/of
 3. het vrijkomen van een toxische wolk.

Ad 1: Uit referentiescenario's blijkt dat bij een plasbrand op het spoor de 100% letaliteitsgrens op 25 meter en de 1% letaliteitsgrens op 45 meter ligt.

Ad 2: Voor een explosie op het spoor bedraagt de 100% letaliteitsgrens 140 meter en de 1% letaliteitsgrens 330 meter.

Ad 3: Bij een toxische wolk ligt de 100% letaliteitsgrens op 400 meter en de 1% letaliteitsgrens op 1.250 meter.

- De spoorlijn Onnen-Sauwerd loopt door het plangebied. Hierdoor zijn in het hele plangebied dodelijke effecten van alle drie ongevalsscenario's mogelijk.

Bereikbaarheid

Het plangebied is beoordeeld op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Om te bepalen of de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden, is de opkomsttijd beoordeeld. Om te bepalen of het plangebied bovenwinds (met de windrichting mee) kan worden benaderd, is de tweezijdige bereikbaarheid beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

Zowel het plangebied als de risicobron zijn in voldoende mate tweezijdig bereikbaar voor de hulpdiensten. De opkomsttijd vormt geen probleem. Ook bij een calamiteit op het spoortracé blijft de bereikbaarheid van het plangebied redelijk. Op het huidige spooremlacement is de bereikbaarheid op dit moment voldoende. Bij de geplande aanpassing van het emplacement dient rekening te worden gehouden met een goede bereikbaarheid.

Bijlage - Toelichting en regels

De veiligheidsregio adviseert om maatregelen te nemen zodat het emplacement ook in de nieuwe situatie goed bereikbaar blijft voor hulpdiensten.

Bluswatervoorzieningen

Om te bepalen of de brandweer snel kan beschikken over voldoende bluswater, is de beschikbaarheid van zowel primaire bluswatervoorzieningen (brandkranen) als secundaire (open water) beoordeeld. Hieruit blijkt dat er in en rondom het plangebied voldoende brandkranen aanwezig zijn. Daarnaast zijn er diverse niet-openbare bluswatervoorzieningen op het spooremlacement beschikbaar. Bij de verandering van het emplacement dienen deze bluswatervoorzieningen in stand te worden gehouden of dienen er eventueel bluswatervoorzieningen bijgeplaatst te worden. Het Noord-Willemskanaal (westzijde plangebied) en het Verbindingskanaal (noordzijde) kunnen worden gebruikt als secundaire bluswatervoorziening.

Langs het spoortracé zijn slechts beperkt bluswatervoorzieningen beschikbaar. Dit betekent dat voor het bestrijden van grote incidenten groot watertransport benodigd is. Hiervoor geldt een opkomst- en opbouwtijd van minimaal een half uur. Hierdoor is een calamiteit met gevaarlijke stoffen mogelijk niet snel en effectief te beheersen. Dit leidt tot een verhoogde kans op slachtoffers. Maatregelen om de bestrijdbaarheid langs het spoortracé buiten het plangebied te verbeteren vallen echter niet binnen het kader van het voorliggende plan.

Samenvattend geeft het aspect bluswatervoorzieningen in directe zin geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Zelfredzaamheid

Het plangebied is beoordeeld op de mate van zelfredzaamheid van personen. Hierbij is het fysieke vermogen beoordeeld, zoals geestelijke en/of lichamelijke beperkingen van groepen personen. Hieruit blijkt het volgende:

Het plan voorziet niet in de realisatie van objecten waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen (zoals kleine kinderen, zieken en ouderen). Doel van het plan is de lay-out van het spooremlacement ingrijpend te veranderen. De toekomstige gebruikers van het plangebied vormen een gemiddelde bevolkingsgroep uit de samenleving, die over het algemeen als zelfredzaam wordt beschouwd.

Samenvattend geeft het aspect zelfredzaam vermogen geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Ontvluchtingsmogelijkheden

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijkheden voor ontvluchten van het mogelijke rampgebied. Hierbij zijn de vluchtmogelijkheden loodrecht van de risicobronnen beoordeeld. Hieruit blijkt dat het plangebied voldoende vluchtmogelijkheden biedt voor de toekomstige gebruikers om het gebied in het geval van een calamiteit op het spoortracé snel te verlaten.

Samenvattend geeft het aspect ontvluchtingsmogelijkheden geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Alarmeringsmogelijkheden

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijkheden voor alarmering. Hieruit blijkt dat het plangebied volledig in het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS) ligt. Hierdoor is een snelle alarmering mogelijk. Dit systeem wordt overigens in 2017 afgeschat. Daarnaast bestaat NL-Alert. Hiermee kan de overheid mensen in het rampgebied en in de directe omgeving van een (dreigende) noodsituatie met een tekstbericht informeren via de eigen mobiele telefoon. Hierdoor is een snelle alarmering in het plangebied mogelijk.

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid adviseert de veiligheidsregio om de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS maar ook op een andere wijze te alarmeren (radio, NL-Alert,

Bijlage - Toelichting en regels

televisie, geluidswagen, enzevoorts).

Conclusie

In en nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en risicovolle transportleidingen gelegen waarvan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico een knelpunt oplevert voor het aspect externe veiligheid.

Wel is in het plangebied de spoorlijn Onnen - Sauwerd gelegen. De spoorlijn heeft een 10^6 contour (plaatsgebonden risicocontour) variërend van 1 tot 15 meter en is gelegen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Volgens het bestemmingsplan kunnen binnen deze bestemming geen nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn Onnen - Sauwerd is eveneens gelegen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Ook binnen het plasbrandaandachtsgebied zijn geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorlijn ligt, is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd. In dat kader heeft de veiligheidsregio geadviseerd om er bij het opnieuw inrichten van het spooreplacement voor te zorgen dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten blijft gewaarborgd. Voor het overige is de conclusie dat binnen het plangebied geen maatregelen nodig zijn.

Samenvattend levert het aspect externe veiligheid geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.6.5 Bodem

Inleiding

Voor het voorliggende bestemmingsplan is een inventarisatie uitgevoerd naar de aanwezigheid van gegevens over de bodemkwaliteit bij de gemeente Groningen. Daarvoor zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- de locaties die verdacht zijn van (ernstige) bodemverontreiniging;
- de aanwezigheid van (ernstige) bodemverontreinigingen;
- de locaties waar na sanering een zorgmaatregel van kracht is en mogelijke gebruiksbepalingen liggen; en
- de diffuse bodemkwaliteit zoals vastgesteld in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart.

De inventarisatie heeft plaatsgevonden op 7 oktober 2015. De inventarisatie is gebaseerd op de op dat moment bij de gemeente beschikbare gegevens. Dagelijks worden gegevens aangeleverd en bijgewerkt. Deze worden verwerkt in de bodeminformatiekaart van de gemeente Groningen, die kan worden geraadpleegd op de gemeentelijke website.

Inventarisatie bodemkwaliteitsgegevens

De uitgevoerde inventarisatie

Voor de inventarisatie van de bodemkwaliteitsgegevens is gebruik gemaakt van de informatie zoals opgeslagen in het bodeminformatiesysteem (BIS) van de gemeente Groningen. In het BIS zijn in ieder geval die locaties opgenomen:

- die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging;
- waar sprake is van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging:
 - historisch geval: ontstaan voor 1987;
 - nieuwe bodemverontreiniging: ontstaan na 1987;
- waar een bodemsanering is uitgevoerd en waar eventuele nazorgmaatregelen of gebruiksbepalingen van kracht zijn.

Bijlage - Toelichting en regels

Op basis van deze inventarisatie is de beoordeling uitgevoerd.

Het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging is een actueel bodemonderzoek (jonger dan 5 jaar) bij de aanvraag van een omgevingsvergunning in ieder geval noodzakelijk. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de gemeentelijke bouwverordening regelen in welke gevallen de aanvraag van een vergunning vergezeld dient te gaan van een bodemonderzoek.

Daarnaast geldt voor nieuwe bodemverontreiniging, ontstaan na 1987, een ander regiem. Op deze gevallen is de zorgplicht van toepassing. Dit betekent dat nieuwe bodemverontreiniging altijd zoveel mogelijk ongedaan gemaakt moet worden, ongeacht hoe ernstig de bodemverontreiniging is. Voor asbestverontreiniging geldt de zorgplicht vanaf 1993.

Verdachte locaties

Uit de uitgevoerde inventarisatie blijkt dat binnen het plangebied meerdere locaties aanwezig zijn die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging. De verdachtmaking kan het gevolg zijn van bodembedreigende activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden. Het kan ook zijn dat in een eerder bodemonderzoek is vastgesteld dat er bodemverontreiniging aanwezig is waarvan het vermoeden bestaat dat bij nader onderzoek vastgesteld wordt dat het om een geval van ernstige bodemverontreiniging gaat.

De verdachte locaties binnen het plangebied zijn voornamelijk gerelateerd aan (voormalige) bedrijfsterreinen, dempingen en ophogingen en overig.

Ernstige bodemverontreinigingen en saneringen

Bij een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft ernstig verminderd. Een bodemsanering is dan nodig om de locatie weer geschikt te maken voor het beoogde gebruik.

Binnen het plangebied zijn meerdere locaties bekend waar een geval van ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld. De locatie en de gebruiksbeperkingen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Locatie code	Locatie naam	Beoordeling verontreiniging	Sanering uitgevoerd*	Zorg na sanering
GO001402589	Stationsplein, gedempte spoorhaven	ernstig, geen spoed	in uitvoering	n.v.t.
GO001402599	Stationsplein, tankplaat / technisch centrum	ernstig, geen spoed	in uitvoering	n.v.t.
GO001402600	Stationsplein, vml. vetgasfabriek	ernstig, geen spoed	in uitvoering	n.v.t.
GO001402601	Stationsplein, petroleumtank	ernstig, geen spoed	ja	3,5
GO001405693	Stationsplein, Stationsemplacement sporen 5a/6a	ernstig, geen spoed	ja	n.v.t.

locaties met een ernstige bodemverontreiniging en saneringen

Zorgmaatregelen en gebruiksbeperkingen na sanering

1. bestemmingswijzigingen melden bij bevoegd gezag Wet bodembescherming
2. leeflaag in stand houden

Bijlage - Toelichting en regels

3. verharding in stand houden
4. monitoring grondwater
5. verbod graafactiviteiten
6. grondwateronttrekkingsysteem aanwezig
7. verbod op bouwwerkzaamheden

* Bij functiewijzigingen zal nagegaan moeten worden of de sanering voldoende uitgevoerd is voor het beoogde gebruik.

Zoals aangegeven is het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. De gemeente ziet er daarbij op toe dat de sanering op de juiste manier wordt uitgevoerd.

Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een omgevingsvergunning in ieder geval noodzakelijk.

Bodemkwaliteitskaart

In de loop van de tijd zijn op allerlei manieren puinhoudend materiaal, kooldeeltjes en ander afval in de bodem terechtgekomen. Bewoning, bedrijvigheid en ook neerslag van luchtverontreiniging heeft op vele plaatsen de bodem belast. Dit heeft mogelijk geleid tot diffuse, niet tot een bron ter herleiden, bodemverontreiniging.

De gemeente Groningen heeft voor haar gehele grondgebied een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze bodemkwaliteitskaart geeft inzicht in de diffuse bodemkwaliteit.

Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de verwachte gemiddelde kwaliteit ten noorden van het plangebied hoger is dan de maximale waarde wonen en lager dan de maximale waarde industrie. De verwachte gemiddelde kwaliteit ten zuiden van het plangebied is hoger dan de achtergrondwaarde en lager dan de kwaliteit wonen (bodemnormering Besluit bodemkwaliteit). Spoorgronden zijn uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart.

De bodemkwaliteitskaart is onderdeel van de 'Nota bodembeheer 2014: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem'. De kaart is volgens de regels uit het Besluit Bodemkwaliteit opgesteld.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn meerdere locaties bekend waar een geval van ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld. Voor deze locaties is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een omgevingsvergunning noodzakelijk. De bodemverontreiniging staat niet op voorhand aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

Bijlage - Toelichting en regels

4.7 Kabels en leidingen

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een klic-melding gedaan. Hieruit blijkt dat zich in de ondergrond van het plangebied diverse kabels en leidingen bevinden van een energiebedrijf (Enexis), telecombedrijven, ProRail, het waterbedrijf en de gemeente. Buisleidingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en andere zware transportleidingen, die planologisch moeten worden beschermd of in verband met risico's voor de omgeving beperkingen stellen aan de bestemming van de grond, komen in het plangebied niet voor.

Conclusie

De aanwezige ondergrondse infrastructuur heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan.

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

5.1.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld om de aanpassingen aan het Hoofdstation in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' planologisch-juridisch te regelen. Onderlegger voor het bestemmingsplan vormt het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFO 2), waarmee de gemeenteraad op 18 februari 2015 heeft ingestemd. Hierin zijn de projectonderdelen voor het Hoofdstation uitgewerkt. Tevens vormt het plan een actualisering van de geldende planologische regelingen van het aansluitende deel van het stationsgebied. Dit betreft met name de bestaande kantoorbebouwing ten (noord)westen van het Hoofdstation, met inbegrip van de kantoren en appartementen rondom het Cascadeplein. Voor de kantoorbebouwing oostelijk van het Hoofdstation is al eerder een nieuw bestemmingsplan vastgesteld (het bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II'). Voor stationsgebied-zuid volgt op een later tijdstip een nieuw bestemmingsplan, nadat voor dit gebied een ruimtelijke visie is uitgewerkt.

5.1.2 Planopzet

Het voorliggende plan is een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Hiermee 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.

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 van werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is gedigitaliseerd. Het wordt langs elektronische weg beschikbaar gesteld op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl, en is tevens raadpleegbaar op de gemeentelijke website gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan.

De analoge (papier) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1 : 1000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart).

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande bestemmingsplannen. Deze worden geheel of gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
-----------------	----------------------------------	--------------------------------------

Bijlage - Toelichting en regels

Station e.o.	5-6-1985	25-3-1986
Stationsgebied Noordwest		
Partiële herziening bestemmingsplan Stationsgebied Noordwest	3-3-1993	29-4-1993
Oud Zuid	27 mei 2009	n.v.t.
Regiotram - tracédelen I en II	18 juli 2012	n.v.t.

5.3 Toelichting op de regels

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.

Artikel 4 Dienstverlening

De bestemming 'Dienstverlening' is toegekend aan de bestaande kantoorbebouwing in het plangebied: de KPN-borg en het Rijkskantorencomplex aan het Cascadeplein. Door middel van deze bestemming worden hoofdzakelijk het bestaand gebruik en de bestaande planologische mogelijkheden bestemd.

Artikel 5 Verkeer

De wegen, fietspaden en openbare ruimte in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming omvat tevens de busbaan aan de zuidzijde van het emplacement (doortrekking van de HOV-as West) en de aan deze zijde aan te leggen busperrons.

De bestemming maakt verder de bouw van onderdoorgangen voor bussen en voetgangers- en fietsers mogelijk. Een deel (het begin en einde van de onderdoorgangen) ligt binnen de bestemming 'Verkeer', een deel binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' (zie ook de toelichting op artikel 6). De locatie waar deze ondergangen mogen worden gerealiseerd zijn (binnen beide bestemmingen) aangegeven door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' respectievelijk de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang'.

Voorts is in de bestemmingsregeling rekening gehouden met de bouw van een chauffeurskantine op een van de busperrons nabij de tunnelingang (hiervoor zijn de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer' en een bouwvlak op de verbeelding opgenomen).

Daarnaast zijn binnen de bestemming 'Verkeer' fietsenstallingen toegelaten. Deze zijn alleen toegestaan voor zover een locatie de aanduiding 'fietsenstalling' of 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' heeft. Binnen eerstgenoemde aanduiding zijn alleen bovengrondse of halfverdiepte fietsenstallingen mogelijk. Hiermee zijn de bestaande fietsenstallingen aan de voorzijde van het stationsempacement bestemd (Stadsbalkon, de fietsflat bij de huidige kiss-and-ride). Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' zijn alleen ondergrondse fietsenstallingen toegestaan. Deze aanduiding heeft betrekking op de te bouwen fietsenstalling bij de toekomstige zuidentree van het station.

Bijlage - Toelichting en regels

Bij de zuidelijke stationsingang zijn tevens detailhandel en horeca (horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3) toegestaan (dit is één van de locaties, de andere betreft het perronplein en ligt binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'; zie daarvoor de toelichting op artikel 6). Dit gebied is begrensd door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2'. Gebouwen met een detailhandels- of horecafunctie mogen ter plaatse alleen ondergronds worden gerealiseerd en het netto vloeroppervlak van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan in totaal 500 m².

Voor de ondergrondse bouwwerken en gebouwen (onderdoorgangen, fietsenstalling, detailhandels- en horecafuncties) is een verticale diepte voorgeschreven van maximaal 8 meter.

De bestemming maakt het voorts mogelijk om bij de zuidelijke stationsingang overkappingen te bouwen. Dit is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1'. De maximale bouwhoogte van de overkappingen bedraagt 18 meter.

Ten slotte zijn de bestaande viaducten (Emmaviaduct, Herewegviaduct) door middel van een aanduiding op de verbeelding positief bestemd.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

Het Hoofdstation en het spooreplacement hebben de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Deze bestemming omvat tevens het stationsgebouw en de bijbehorende perrons.

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' geeft de toekomstige situatie weer: het spooreplacement na opheffing en verplaatsing van het opstelsterrein naar het buitengebied in Haren. De te verwijderen opstelsporen zijn wegbestemd (hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen).

De bestemming voorziet mede in een busonderdoorgang en onderdoorgang voor voetgangers- en fietsers. Deze zijn op identieke wijze geregeld als binnen de bestemming 'Verkeer', waarin zoals hiervoor werd opgemerkt een deel van deze onderdoorgangen is gelegen. Een ondergang voor het busverkeer is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang'. De onderdoorgang voor voetgangers- en fietsers is alleen toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang'. De verticale diepte van een onderdoorgang mag maximaal 8 meter bedragen. Zie tevens de toelichting op artikel 5.

Binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' zijn, evenals binnen de bestemming 'Verkeer', tot een bepaald metrage ook detailhandel en horeca (horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3) toegestaan. De locaties, waar deze functies mogen worden uitgeoefend, zijn aangegeven door middel van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 3', 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' en 'gemengd'. Door middel van eerstgenoemde aanduiding is de bestaande detailhandel en horeca in het stationsgebouw en in de naastgelegen kiosk bestemd. De aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' heeft betrekking op een van de nieuwe locaties voor commercie, het perronplein (de andere is bestemd binnen de bestemming 'Verkeer'; zie de toelichting op artikel 5). Binnen dit aanduidingsvlak mag het totale netto vloeroppervlak van de detailhandel en horeca niet meer bedragen dan 650 m². De aanduiding 'gemengd' betreft het voormalige seinhuis. Binnen deze aanduiding zijn behalve detailhandel en horeca ook persoonlijke dienstverlening, zoals een kap- of schoonheidssalon, en cultuur en ontspanning toegestaan. Om ruimte te bieden aan kiosken op andere plaatsen is daarnaast opgenomen dat buiten de genoemde aanduidingsvlakken detailhandels- en horecafuncties mogelijk zijn met een netto vloeroppervlak van maximaal 40 m² per vestiging.

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om nieuwe perronkappen te bouwen. Hiervoor is op de verbeelding de 'specifieke bouwaanduiding - 3' aangegeven. Binnen dit aanduidingsvlak mag de bouwhoogte van de nieuwe perronkappen maximaal 18 meter bedragen. Buiten het aanduidingsvlak mogen perronkappen worden gebouwd mits de bouwhoogte niet meer dan 7 meter bedraagt.

Bijlage - Toelichting en regels

Ten aanzien van het bestaande monumentale stationsgebouw en de naastgelegen kiosk, aangewezen als Rijksmonument, is het bestemmingsplan conserverend van aard. Dit is in het bestemmingsplan vertaald door het bouwvlak strak om de bestaande bebouwing te leggen en in de bouwregels de bestaande goot- en bouwhoogte en de bestaande wijze van afdekking vast te leggen.

Ook ten aanzien van het voormalige seinhuis, dat de status heeft van gemeentelijk monument (zie subparagraaf 4.2.2), is het bestemmingsplan gericht op behoud. Wel biedt het bestemmingsplan flexibiliteit ten aanzien van de situering. De reden hiervan is dat het seinhuis weliswaar dient te worden gehandhaafd, maar dat het gebouwtje in verband met de bouwwerkzaamheden tijdelijk zal worden verwijderd en later zal worden teruggeplaatst. Daarbij is het mogelijk dat het gebouwtje iets opschuift. Daarom is voor het seinhuis een ruimer aanduidingsvlak en bouwvlak opgenomen. Daarnaast biedt het bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid, waarmee van de aanduidings- en bouwgrenzen kan worden afgeweken. Daardoor is het mogelijk het seinhuis eventueel een plek op een van de andere perrons te geven wanneer dat een beter stationsontwerp oplevert.

Voor het behoud van het seinhuis is het tevens van belang dat het gebouwtje weer een functie krijgt. Daarom biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om dit gebouwtje te gebruiken voor horeca, detailhandel, persoonlijke dienstverlening of cultuur en ontspanning.

De bestaande viaducten (Emmaviaduct, Herewegviaduct) zijn positief bestemd.

In de bestemmingsregeling is verder rekening gehouden met een mogelijk parkeerterrein binnen het huidige emplacement ter hoogte van de Viaductstraat en een kiss-and-ride op het huidige eerste perron tussen het stationsgebouw en het Emmaviaduct.

Artikel 7 Wonen

De bestemming 'Wonen' heeft betrekking op het appartementencomplex 'De Regentes'. De bestemming legt in hoofdzaak het bestaand gebruik vast.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2

Aan het hele plangebied is in verband met de hoge archeologische verwachtingswaarde (verwezen wordt naar subparagraaf 4.1.1) de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' toegekend. In de dubbelbestemming zijn bouwregels en regels omtrent het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen, die in geval van ingrepen in de bodem deze waarde c.q. het belang van archeologisch onderzoek veiligstellen.

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

Met het oog op de waterkerende functie van de kades van het Hoornsediep en het Verbindingskanaal is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' toegekend. Ter bescherming van deze functie zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeven van waterkering toegestaan. Burgemeester en wethouders kunnen hiervan bij een omgevingsvergunning afwijken ten behoeven van de bouw van bouwwerken ten dienste van de onderliggende bestemmingen, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering en voorafgaand overleg met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden.

Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Bijlage - Toelichting en regels

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 10 Algemene bouwregels

Woningsplitsing

Dit artikel bevat een verbod om een (bestaande) woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen als ook te vervangen door 2 of meer zelfstandige woningen. Met dit verbod wordt het realiseren van kamerverhuurachtige zelfstandige eenheden tegengegaan. Het verbod is bedoeld om de diversiteit aan woningtypen te borgen en de kleinere gezinswoningen (tot 140 m² oppervlakte) in stand te laten.

Het splitsingsverbod geldt voor zowel gebruik, verbouw, uitbreiding als vervanging van woningen.

Door middel van de hier opgenomen afwijkingsbevoegdheid mogen woningen met een gebruiksoppervlakte van 140 m² en meer eventueel gesplitst worden, onder voorwaarde dat na splitsing appartementen ontstaan die niet kleiner zijn dan 50 m². Dergelijke appartementen zijn niet vergelijkbaar met kamers in kamerverhuurpanden en vormen een ander segment op de woningmarkt.

Ook voor het realiseren van een meergeneratiewoning (of mantelzorgwoning) is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Parkeren

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeer- en/of laad- en losgelegenheden 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 stedenbouwkundige voorschriften van de Groninger Bouwverordening 2012, die door het vervallen van artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet als gevolg van de Reparatiewet BZK 2014 per 29 november 2014 hun werking hebben verloren.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat een interpretatieve gebruiksbeeping. Het algemeen gebruiksverbod zelf is opgenomen in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat enkele afwijkingsregels, 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 slotbepalingen

Artikel 14

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

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 15

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

5.3.2 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid

Een aantal bepalingen geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of bij een omgevingsvergunning van de planregels af te wijken.

De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing. In de planregels wordt een aantal criteria voor de uitoefening van de nadere eisen-bevoegdheid gesteld, te weten:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

De bevoegdheid om af te wijken is van toepassing op een aantal specifieke bouwregels en regels, die het gebruik in enge zin regelen. Voor zover aangegeven zijn ook hierbij bovengenoemde criteria van toepassing.

In het onderstaande wordt nader uiteengezet hoe deze criteria moeten worden gehanteerd.

De woonsituatie

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

Het straat- en bebouwingsbeeld

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

De verkeersveiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

De sociale veiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

De milieusituatie

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking.

De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden

Bijlage - Toelichting en regels

gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

5.4 Crisis- en herstelwet

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) van toepassing. Volgens bijlage II, onderdeel 15, kolom 1, van de Chw behoort namelijk tot de ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid, van deze wet het project Groningen Centrale Zone. In kolom 3 van onderdeel 15 van bijlage II van de wet wordt als vindplaats bladzijde 290 van het MIRT projectenboek 2009 genoemd. Op bladzijde 290 van het MIRT projectenboek 2009 wordt het begrip Centrale Zone als volgt verklaard: 'De Centrale Zone Groningen is het gebied tussen de binnenstad en Meerstad. In deze zone liggen onder andere de binnenstad, het stationsgebied, het UMCG/Bodenterrein, het Europapark en het Sontweggebied'.

Het Hoofdstation en het omliggende gebied maken dus deel uit van de in de Chw bedoelde Centrale zone.

De toepasselijkheid van de Chw houdt onder meer in dat

- een beroep tegen het bestemmingsplan niet ontvankelijk is indien het beroepschrift niet de gronden van het beroep bevat (artikel 1.6, lid 2, Chw);
- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak over het beroep doet binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn (artikel 1.6, lid 4, Chw);
- na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd (artikel 1.6a Chw).

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg

6.1 Participatie

Actieve dialoog Groningen Spoorzone

In het kader van de actieve dialoog konden belanghebbenden en geïnteresseerden van 25 april tot en met 2 juni 2014 reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanpassingen aan het Hoofdstation. In totaal zijn er 87 reacties binnengekomen, met daarin ruim tweehonderd opmerkingen, vragen en suggesties. Deze hebben onder meer betrekking op de spoorlayout, de indeling en de bereikbaarheid van de perrons, de hoogte van de perrons, het ontwerp van de perroneilanden, inrichting van het perronplein, behoud van de monumentale onderdelen van het station, de routing van fietsers en voetgangers, functie, vormgeving, ingang, toegankelijkheid en (sociale) veiligheid van de voetgangerstunnel, winkels en voorzieningen op het station, rol monumentale stationsgebouw, toekomst Blauwe Brug, inrichting omgeving stationsvoorplein en zudentree, fietsenstallingen, positie Stadsbalkon, haltering bussen en toekomstig(e) busstation(s), de aanleg van de busonderdoorgang, de gevolgen van de busonderdoorgang voor verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit en de aanleg van de fietstunnel. De reacties zijn samengevat in het Reactierapport 'Groningen Spoorzone' (juli 2014) met daarbij een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van de gemeente Groningen, de provincie Groningen, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en NS.

Actieve dialoog PostNL-locatie

Over de mogelijkheden die de PostNL-locatie zou kunnen bieden is door de gemeente met de buurt en andere belanghebbenden een actieve dialoog gevoerd. Daarvoor zijn direct aanwonenden en ondernemers in kleine sessies uitgenodigd om hen als eerste over de mogelijkheden in te lichten en een reactie te vragen. Met de aanwonenden is ter plekke gekeken en is er geschetst. Ook met de klankbordgroep Stationsgebied, waarin diverse belangverenigingen en buurtverenigingen zijn vertegenwoordigd, is een schetssessie gehouden.

Vervolgens is door de gemeente op 16 juni 2015 in de Puddingfabriek aan de Viaductstraat een informatiemarkt georganiseerd. Deze is bezocht door ruim 200 bezoekers. Op de informatiemarkt waren verschillende deskundigen aanwezig om vragen te beantwoorden. Er werd een introductiefilm getoond over het project, er stond een maquette en er was een schetsboek ingericht. Omdat de Rivierenbuurt de komende jaren te maken krijgt met meerdere grote projecten, waren er ook van andere projecten deskundigen aanwezig. Alle reacties zijn weergegeven in het Reactierapport 'Mogelijkheden PostNL-locatie'.

6.2 Inspraak

Over het voorontwerpbestemmingsplan is een inspraakprocedure gevoerd op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005. In dat kader heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 26 november tot en met 23 december 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk en online een reactie over het voorontwerpbestemmingsplan geven. Tevens is op 8 december 2015 inloopsprekuren gehouden, waar aanwezigen informatie over het voorontwerpbestemmingsplan konden ontvangen en desgewenst een schriftelijke reactie op een reactieformulier konden achterlaten.

Bijlage - Toelichting en regels

Tijdens de inspraakperiode zijn verschillende reacties ontvangen van bewoners, belanghebbenden en organisaties. Insprekers hebben onder meer opmerkingen en suggesties gemaakt over het betrekken van de PostNL-locatie in de planvorming, de mogelijke verplaatsing van het busstation, de aanleg van de busonderdoorgang, geluid, lucht, trillingen, de inrichting van het perronplein, het ontwerp en de architectuur van de nieuwe stationsbebouwing, de hoogte van de perronkappen, de looproutes, handhaving van het Stadsbalkon, de stationsentree, de winkels op het station, afwikkeling van het verkeer en de ontsluiting van de zuidzijde van het station, kiss and ride, de begrenzing van het plangebied, de waarde van woningen, de toekomstvastheid van de beoogde maatregelen, de relatie met stationsgebied- zuidzijde en de toegankelijkheid van het station voor mindervaliden en ouderen. De reacties zijn samengevat en beantwoord in het Reactierapport voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstation Groningen. Korthedshalve wordt naar dit rapport verwezen.

6.3 Overleg

In het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerpbestemmingsplan gezonden aan:

1. de provincie Groningen;
2. waterschap Hunze en Aa's;
3. Veiligheidsregio Groningen;
4. commissie Welstandszorg Groningen
5. N.V. Nederlandse Gasunie;
6. N.V. Waterbedrijf Groningen;
7. ProRail B.V.;
8. NS Vastgoed BV;
9. NS stations;
10. KPN Telecom;
11. Enexis B.V.;
12. Ziggo;
13. Tennet TSO B.V.

Dit heeft geleid tot een aantal schriftelijke reacties. De provincie, de veiligheidsregio, de N.V. Nederlandse Gasunie en Tennet TSO B.V. hebben geen (inhoudelijke) opmerkingen. Het waterschap Hunze en Aa's verzoekt om de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' op te nemen voor de boezemkade van het Hoornse Diep en het Verbindingskanaal. Deze opmerking is overgenomen, de dubbelbestemming is aan het plan toegevoegd. NS Stations heeft vragen en opmerkingen gemaakt over verschillende planregels, die deels aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Voor een uitgebreide samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar het Reactierapport voorontwerpbestemmingsplan Hoofdstation Groningen.

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De maatregelen in het stationsgebied maken deel uit van het project 'Groningen Spoorzone'. Op 14 maart 2014 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Groningen, de gemeente Groningen, NS Stations en ProRail een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin onder meer een nadere kostenverdeling is afgesproken. Dit houdt in dat ProRail opdrachtgever, financier en afnemer is en dat de provincie Groningen en de gemeente Groningen financieel bijdragen met middelen vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP).

Verder heeft de gemeenteraad op 30 maart 2016 onder andere besloten een krediet van € 29.360.000 ter beschikking te stellen voor de fietstunnel, de ondergrondse fietsstalling, de fietsstalling Oostflank en het aansluiten van de overige fietsstallingen op het Fiets Route Informatie Systeem.

Hiermee zijn de maatregelen gedekt.

7.2 Grondexploitatie

Voor zover in het bestemmingsplan sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen (ombouw spooreplacement, busonderdoorgang, interwijkverbinding), wordt niet voorzien in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. Voor zover het de bestaande bebouwing elders in het plangebied betreft (kantoren en appartementen), voorziet het plan niet in een regeling die ruimere bouwmogelijkheden biedt of een meer lucratieve bestemming mogelijk maakt qua gronduitgifte. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist. Overigens worden de door de gemeente te maken plankosten op grond van de in paragraaf 7.1 genoemde afspraken vergoed.

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Regels

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

- 1.1 plan:
het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP552HfdstationGro-ow01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.
- 1.3 verbeelding:
de verbeelding van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP552HfdstationGro-ow01.
- 1.4 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.6 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.7 bebouwingspercentage:
een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.8 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.9 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.10 bouwgrens:
de grens van een bouwvlak.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.11 bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.12 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.13 maatvoeringsgrens:
een op de verbeelding aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een maatvoeringsvlak.
- 1.14 maatvoeringsvlak:
een op de verbeelding geheel of gedeeltelijk door maatvoeringsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waarop bebouwingsregelingen van eenzelfde aard van toepassing zijn.
- 1.15 additionele voorzieningen:
voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.
- 1.16 archeologische verwachtingswaarden:
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de hoge kans dat in dat gebied archeologische sporen voorkomen.
- 1.17 archeologische waarden:
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relicten.
- 1.18 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- 1.19 bed and breakfast:
een kleinschalige overnachtingsaccommodatie voor een kortdurend toeristisch verblijf met ontbijt in een woning, geëxploiteerd door (een lid van de huishouding van) de hoofdbewoner van die woning.
- 1.20 beperkt kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een richtwaarde voor het risico c.q. een risicoafstand is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden.
- 1.21 bestaand:
op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.22 bodemingrepen:
werken en werkzaamheden waarvan mag worden aangenomen dat zij het bodemarchief kunnen aantasten.
- 1.23 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.
- 1.24 bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kapverdieping en dakopbouw ten behoeve van technische voorzieningen.
- 1.25 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.
- 1.26 bruto vloeroppervlakte:
de som van de oppervlaktes van alle bouwlagen van een gebouw, gemeten op de vloer van de bouwlaag, tussen de binnenzijde van de gevelmuren.
- 1.27 bijbehorend bouwwerk:
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. Een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is tevens functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- 1.28 culturele voorzieningen:
musea, (muziek)theaters, expositieruimten/galerieën en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.
- 1.29 cultuur en ontspanning:
het al dan niet bedrijfsmatig verrichten van activiteiten, gericht op cultuur, spel, vermaak en ontspanning, waaronder onder andere begrepen:
a. culturele voorzieningen;
b. bioscopen/filmhuizen;
c. muziek- en dansscholen, oefenruimten, creativiteitscentra;
d. sportscholen, sauna's, wellness-, fitness- en healthcentra;
en naar de aard daarmee vergelijkbare activiteiten, met uitzondering van seksinrichtingen, automaten-/amusementshallen en horeca.
- 1.30 dak:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.31 detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
- 1.32 erf:
al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.
- 1.33 erotisch getinte vermaaksfunctie:
een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal.
- 1.34 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.35 hoofdgebouw:
gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.
- 1.36 horecabedrijf:
een bedrijf of instelling, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie.
- 1.37 horeca - 1:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van etenswaren, in hoofdzaak voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms, shoarmazaken, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.38 horeca - 2:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.39 horeca - 3:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met eventueel daaraan ondergeschikt het verstrekken van etenswaren of maaltijden voor gebruik ter plaatse, zoals (eet)cafés, met uitzondering van discotheken en nachtclubs.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.40 horeca - 4:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend elektrisch versterkte muziek of het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen, zoals discotheken, alsmede horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken en kleine etenswaren voor gebruik ter plaatse, ook tussen 02.00 en 06.00 uur, zoals nachtclubs en automatieken.
- 1.41 horeca - 5:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals hotels en pensions.
- 1.42 huishouden:
persoon of groep personen die een huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan; daaronder niet begrepen kamerverhuur.
- 1.43 kamerverhuur:
ruimte(n) in een (deel van een) gebouw die geschikt is (zijn) of geschikt te maken is (zijn) voor (nacht)verblijf, niet zijnde een logiesfunctie als bedoeld in het Bouwbesluit of niet zijnde een (zelfstandige) woonruimte als bedoeld in de Huisvestingswet, ongeacht de duur van het verblijf en al dan niet tegen betaling.
- 1.44 kap:
een door tenminste één hellend dakvlak omsloten dak dat meer dan 50% van de bovenste vloerlaag van de onderliggende verdieping omvat.
- 1.45 kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden.
- 1.46 ligplaats:
een bij een bestemmingsplan aangewezen plaats in het water, die door een woonschip wordt ingenomen.
- 1.47 maatschappelijke dienstverlening:
het geheel van diensten die de overheden aan hun burgers leveren, alsmede het verlenen van maatschappelijke diensten, medische dienstverlening, psychosociale zorg, onderwijs, kinderdagopvang, sociaal-culturele voorzieningen, voorzieningen van levensbeschouwelijke aard, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en speelterreinen, evenwel met uitzondering van een seksinrichting.
- 1.48 mantelzorg:
zorg die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt gegeven aan een hulpbehoevende door één of meerdere leden van diens directe omgeving, waarbij de zorgverlening direct voortvloeit uit de sociale relatie.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.49 meergeneratiewoning:
een geschakelde, zelfstandige wooneenheid met inpanidige verbinding voor ouderen of mensen met een beperking en hun familie waarbij de familie mantelzorg verleent.
- 1.50 NEN:
door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut uitgegeven norm.
- 1.51 netto vloeroppervlak:
de voor het publiek zichtbare en toegankelijke (besloten) vloeroppervlakte van horecagelegenheden, kantoren, winkels, bedrijven of instellingen uitgezonderd de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.
- 1.52 nieuwbouw:
het oprichten van een bouwwerk.
- 1.53 onderbouw:
een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer waarvan de bovenkant minder dan 1.20 meter boven peil is gelegen.
- 1.54 ondergeschikte detailhandel:
detailhandel die wordt uitgeoefend als onzelfstandig onderdeel van en in rechtstreeks verband met de hoofdactiviteit, die volgens het bestemmingsplan ter plaatse is toegestaan en daaraan naar aard en omvang ondergeschikt is.
- 1.55 objecten voor langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen
objecten waarbinnen groepen verminderd zelfredzame personen langdurig verblijven, zoals ziekenhuizen, bejaardenhuizen, verpleeghuizen, basisscholen, scholen voor speciaal onderwijs of kinderopvanggebouwen, met inbegrip van de bijbehorende terreinen.
- 1.56 oorspronkelijk hoofdgebouw:
het hoofdgebouw zoals dat ten tijde van de afronding van de bouwwerkzaamheden, overeenkomstig de voor het hoofdgebouw verleende vergunning, is opgeleverd.
- 1.57 openbaar toegankelijk gebied:
weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.
- 1.58 peil:
a. voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of een tuin grenst: de hoogte van die weg of tuin ter plaatse van de hoofdtoegang van het gebouw;
b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Bijlage - Toelichting en regels

- 1.59 persoonlijke dienstverlening:
- het bedrijfsmatig verlenen van diensten gericht op persoonlijke verzorging zoals een kapsalon, schoonheidssalon, nagelstudio, zonnestudio, wassalon en stomerij.
- 1.60 prostitutie:
- het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 1.61 seksinrichting:
- de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.62 standplaats voor straathandel:
- het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel aanbieden van diensten:
- gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;
 - door anderszins goederen uit te stallen of uitgesteld te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.
- 1.63 standplaats voor woonwagen:
- een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.
- 1.64 woning:
- een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.
- 1.65 woonwagen:
- voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
- 1.66 zakelijke dienstverlening:
- het verlenen van diensten, al dan niet in een kantoorgebouw, op administratief, financieel en juridisch gebied, alsmede op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, de verhuur en handel in onroerend goed, architecten-, onderzoeks-, marketing-, uitzend- en beveiligingsbureaus en daarmee naar de aard vergelijkbare vormen van dienstverlening.
- 1.67 zelfstandige woning:
- de kleinste binnen één of meer panden gelegen en voor woondoeleinden geschikte eenheid van gebruik die in functioneel opzicht zelfstandig is.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 2 Wijze van meten

- 2.1 lengte, breedte en diepte van een gebouw:
tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevelvlakken en / of de buitenkant dakoverstek en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidingsmuren.
- 2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- 2.3 verticale diepte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, fundering niet meegerekend;
- 2.4 de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- 2.5 de dakhelling:
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.
- 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- 2.7 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
- 2.8 de hoogte van een bouwlaag
de hoogte tussen de bovenkanten van boven elkaar gelegen vloeren, of tussen bovenkant vloer en vlakke afdekking, welke hoogte niet meer mag bedragen dan in de bouwregels is bepaald.
- 2.9 bruto vloeroppervlakte van een bouwlaag:
op de vloer van de bouwlaag, tussen de binnenzijde van de gevelmuren.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Voor zover op de verbeelding niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de verbeelding, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt, en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Dienstverlening

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. zakelijke dienstverlening;
- b. maatschappelijke dienstverlening;
- c. horeca - 1, horeca -2 en horeca - 3, met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 1' en uitsluitend in de eerste bouwlaag mogen worden uitgeoefend;
- d. detailhandel, met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 1' en uitsluitend in de eerste bouwlaag mogen worden uitgeoefend;
- e. spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer';
- f. wegen, fiets- en voetpaden;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. verkeersvoorzieningen voor halen en brengen en taxistandplaatsen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride';
- i. nutsvoorzieningen;
- j. additionele voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 4.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' dienen de gronden tot een hoogte overeenkomend met de bestaande vrije hoogte van de onderdoorgang onbebouwd te blijven;
- c. de bouwhoogte mag ten hoogste de op de verbeelding aangegeven maximum-bouwhoogte bedragen.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 2,50 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 7 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 4.2.2, onder c, voor een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter.

4.4.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 4.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, fiets- en voetpaden;
- b. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer per bus in de vorm van:
 1. busbanen, busstroken, busperrons en bijbehorende voorzieningen;
 2. een wachtgebouw of personeelskantine uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer';
- c. een ondergrondse busverbinding uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang';
- d. een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang';
- e. een viaduct ten behoeve van het wegverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct';
- f. bovengrondse of halfverdiepte fietsenstallingen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'fietsenstalling';
- g. ondergrondse fietsenstallingen met bijbehorende ondergeschikte detailhandel en dienstverlening, zoals fietsreparatie en fietsenverhuur, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling';
- h. detailhandel en horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3, met dien verstande dat:
 1. deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2';
 2. het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 500 m²;
- i. cultuur en ontspanning uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang', 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling' en 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2';
- j. parkeervoorzieningen;
- k. verkeersvoorzieningen voor halen en brengen en taxistandplaatsen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride';
- l. nutsvoorzieningen;
- m. terrassen;
- n. groenvoorzieningen
- o. water;
- p. additionele voorzieningen, waaronder , trapopgangen, stijgpunten, roltrappen, liften, informatievoorzieningen, technische installaties, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 5.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

5.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag ten hoogste de op de verbeelding aangegeven hoogte bedragen;

Bijlage - Toelichting en regels

- c. in afwijking van het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' en de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2' ten behoeve van de aldaar toegestane functies ondergrondse gebouwen worden gebouwd, met dien verstande dat de verticale diepte van deze gebouwen ten hoogste 8,00 meter mag bedragen;
- d. de bruto vloeroppervlakte van gebouwen mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer' niet meer bedragen dan 160 m²;
- e. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd:
 - 1. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening': mits de oppervlakte niet meer dan 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter bedraagt;
 - 2. op de overige gronden: mits de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

5.2.3 Overkappingen

Voor het bouwen van overkappingen gelden de volgende bepalingen:

- a. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1' mogen overkappingen ten behoeve van het openbaar vervoer worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van overkappingen mag ten hoogste 18 meter bedragen;
- c. voor de toepassing van dit sublid wordt als peil aangemerkt: de gemiddelde hoogte van de bovenkant van het busperron aansluitend op de constructie van de overkapping.

5.2.4 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet zijnde overkappingen, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 7 meter bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van een viaduct ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – viaduct' niet meer bedragen dan 15 meter;
- c. de verticale diepte van een onderdoorgang mag ten hoogste 8,00 meter bedragen.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 5.2.2, onder b, sublid 5.2.3, onder b, en sublid 5.2.4, onder a, met ten hoogste 4 meter.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de in lid 5.1, onder c, bedoelde ondergrondse busverbinding voor gemotoriseerd verkeer anders dan openbaar vervoer per bus, met dien verstande dat dit verbod niet van toepassing is op hulpdiensten en onderhoudsverkeer;
- b. het gebruik van de in lid 5.1, onder c, bedoelde ondergrondse busverbinding zonder dat de geluidsreducerende maatregelen aangegeven in bijlage 2 'Geluidwerende voorzieningen' zijn uitgevoerd en in stand worden gehouden;
- c. het gebruik van gronden ten behoeve van ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen.

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in

Bijlage - Toelichting en regels

lid 5.1, onder c, en lid 5.4, onder b, voor het overschrijden van de aanduidingsgrenzen van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' en de situering van de geluidsreducerende maatregelen ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone-afwijkingsgebied', mits de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaai van de gevels van geluidsgevoelige objecten niet meer bedraagt dan 48 dB.

5.6 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 5.3. en lid 5.5 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons;
- b. een ondergrondse busverbinding uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang';
- c. een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang';
- d. bovengrondse fietsenstallingen;
- e. ondergrondse fietsenstallingen met bijbehorende ondergeschikte detailhandel en dienstverlening, zoals fietsreparatie en fietsenverhuur, uitsluitend ter plaatse de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling';
- f. de instandhouding van een voormalig seinhuis ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - seinhuis';
- g. detailhandel, horeca - 1, horeca - 2, horeca - 3 en persoonlijke dienstverlening, met dien verstande dat:
 1. deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 3', 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' en 'specifieke vorm van verkeer - seinhuis';
 2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 650 m²;
 3. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - seinhuis' het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan het netto vloeroppervlak van het bestaande gebouw;
 4. deze functies op andere locaties dan onder 1 genoemd zijn toegestaan, mits het netto vloeroppervlak niet meer bedraagt dan 40 m² per vestiging;
- h. cultuur en ontspanning;
- i. zakelijke dienstverlening;
- j. voet- en fietspaden en verhardingen;
- k. verkeersvoorzieningen voor halen en brengen en taxistandplaatsen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride';
- l. parkeervoorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein';
- m. een viaduct ten behoeve van het wegverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct';
- n. nutsvoorzieningen;
- o. terrassen;
- p. groenvoorzieningen;
- q. water;
- r. additionele voorzieningen, waaronder wacht- en werkruimte voor spoorwegpersoneel, technische ruimten en installaties, trapopgangen, stijpunten, roltrappen, liften, informatievoorzieningen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

Bijlage - Toelichting en regels

6.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag ten hoogste de op de verbeelding aangegeven maximum-bouwhoogte bedragen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding -2' en 'specifieke vorm van verkeer - seinhuis' dienen de gebouwen te voldoen aan de volgende eisen:
 1. de goothoogte en bouwhoogte mogen maximaal de bestaande goot- en bouwhoogte bedragen;
 2. de gebouwen dienen te worden afgedekt met een kap of, voor zover de bestaande gebouwen plat zijn afgedekt, met een platte afdekking;
 3. de dakhelling van een kap mag niet minder respectievelijk niet meer dan de bestaande minimale en maximale dakhelling bedragen;
- d. in afwijking van het bepaalde onder a mogen buiten het bouwvlak de in onderstaande tabel genoemde gebouwen worden gebouwd, mits deze voldoen aan de daarin gestelde eisen.

	maximale bouwhoogte	maximale oppervlakte
wachtruimten voor reizigers	4 meter	100 m ²
liften	5 meter	25 m ²
bovengrondse fietsenstallingen	4 meter	
gebouwen ten behoeve van detailhandel en horecabedrijven	4 meter	40 m ²
overige gebouwen	3 meter	25 m ²

- e. in afwijking van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' een ondergrondse fietsenstalling worden gebouwd, met dien verstande dat de verticale diepte van dit gebouw ten hoogste 8,00 meter mag bedragen;
- f. in afwijking van het bepaalde onder a mogen buiten het bouwvlak gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd, mits:
 1. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' de oppervlakte niet meer dan 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter bedraagt;
 2. op andere gronden dan ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

6.2.3 Overkappingen

Voor het bouwen van overkappingen gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van overkappingen mag ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3' ten hoogste 18 meter bedragen;
- b. op de overige gronden mag de bouwhoogte van overkappingen ten hoogste 7 meter bedragen;
- c. voor de toepassing van dit sublid wordt als peil aangemerkt: de gemiddelde hoogte van de bovenkant van het perron aansluitend op de constructie van de overkapping.

6.2.4 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet zijnde overkappingen, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 15 meter bedragen;
- b. de verticale diepte van een onderdoorgang mag ten hoogste 8,00 meter bedragen.

Bijlage - Toelichting en regels

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 6.1, onder f, en sublid 6.2.2, onder a, ten behoeve van de verplaatsing van het voormalig seinhuis;
- b. sublid 6.2.2, onder b, sublid 6.2.3, onder a en b, en sublid 6.2.4, onder a, met ten hoogste 4 meter;
- c. sublid 6.2.2., onder d, voor een overschrijding van de toegestane maximale oppervlakte van liften en de overige gebouwen, genoemd in de laatste kolom van de tabel, tot maximaal 50 m².

6.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de in lid 6.1, onder b, bedoelde ondergrondse busverbinding voor gemotoriseerd verkeer anders dan openbaar vervoer per bus, met dien verstande dat dit verbod niet van toepassing is op hulpdiensten en onderhoudsverkeer.

6.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 6.1, onder b, voor het overschrijden van de aanduidingsgrenzen van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' ter plaatse van de aanduiding 'wetgevangingszone-afwijkingsgebied', mits de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeerslawaai van de gevels van geluidsgevoelige objecten niet meer bedraagt dan 48 dB;
- b. lid 6.1, onder g, onder 1, in geval van verplaatsing van het gebouw met de toepassing van lid 6.3, onder a, voor de uitoefening detailhandel, horeca - 1, horeca -2, horeca - 3 en persoonlijke dienstverlening in het voormalig seinhuis, met dien verstande dat het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan het netto vloeroppervlak van het bestaande gebouw.

6.6 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 6.3 en lid 6.5 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 7 Wonen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen, met dien verstande dat:
 1. woningen uitsluitend zijn toegestaan op de verdiepingen;
 2. de gebruiksoppervlakte van een woning, met uitzondering van een meergeneratiewoning, tenminste 50 m² dient te bedragen;
- b. bed and breakfast, met dien verstande dat:
 1. deze functie uitsluitend mag worden uitgeoefend in een woning, met behoud van de woning als hoofdfunctie;
 2. ten dienste van de functie bed and breakfast maximaal twee (slaap)kamers voor toeristisch-recreatief nachtverblijf mogen worden gebruikt;
- c. zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, met dien verstande dat deze functie uitsluitend is toegestaan:
 1. in de eerste bouwlaag;
 2. in de eerste tot en met derde bouwlaag, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening';
- d. parkeervoorzieningen;
- e. additionele voorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

7.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag niet meer dan de op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte bedragen.

7.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voor zover het niet erf- of perceelsafscheidings betreft mogen de bouwwerken, geen gebouw zijnde, uitsluitend op het achtererf worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidings mag op het voorerf maximaal 1 meter bedragen en op het zij- en achtererf maximaal 2 meter;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 6 meter bedragen;
- d. door het hier bedoelde bouwen mag de totale oppervlakte van bebouwing op het achtererf maximaal 50 m² bedragen, en mag het achtererf voor maximaal 50% zijn bebouwd.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;

Bijlage - Toelichting en regels

- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met dit bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van een woning voor bewoning anders dan door een huishouden;
- b. het gebruik van gebouwen voor kamerverhuur;
- c. het gebruik van aangebouwde bijbehorende bouwwerken voor zelfstandige bewoning;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten, voor zover dit niet uitdrukkelijk op grond van lid 7.1 is toegestaan.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

7.5.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.1 en lid 7.4 ten behoeve van een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit tot een maximum van 70 m² en voor zover voorkomend in bijlage 1 'Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken'.

7.5.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 7.5.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

8.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 200 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 8.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
- b. op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad;
- c. technische maatregelen worden getroffen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- d. archeologisch onderzoek door middel van opgraving wordt uitgevoerd;
- e. de bouw van het bouwwerk wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in sublid 8.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

8.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

8.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Bijlage - Toelichting en regels

Het in sublid 8.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervlakte van ten hoogste 200 m² en een diepte van ten hoogste 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin, naar oordeel van burgemeester en wethouders:

- a. de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, in voldoende mate is vastgesteld;
- b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

8.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' van de kaart te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 9 Waterstaat - Waterkering

9.1 Bestemmingsomschrijving

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

9.2 Bouwregels

Er zijn wat de bebouwing betreft, in afwijking van de bepalingen bij de andere voorkomende bestemming(en), uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan ten behoeve van waterkering.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 ten behoeve van de bouw van bouwwerken overeenkomstig de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de waterkering en voorafgaand overleg met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden.

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Woningsplitsing

11.1.1 Splitsingsverbod

Het is verboden een bestaande woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen.

11.1.2 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

1. sublid 11.1.1 voor het veranderen en/of vergroten van een bestaande woning tot twee of meer zelfstandige woningen, mits:
 - a. de gebruiksoppervlakte woonfunctie van de bestaande woning groter is dan of gelijk is aan 140 m², en
 - b. de gebruiksoppervlakte volgens NEN 2580 van elke zelfstandige woning die als gevolg van de splitsing ontstaat niet kleiner is dan 50 m²;
2. sublid 11.1.1 voor het splitsen van een zelfstandige woning ten behoeve van een meergeneratiewoning.

11.1.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 11.1.2, onder 1, is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

11.2 Parkeren

11.2.1 Vergunningverlening

Een omgevingsvergunning voor het bouwen of verbouwen van gebouwen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat ten behoeve van de betreffende functie in voldoende mate is voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

11.2.2 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in sublid 11.2.1:

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien.

11.2.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 11.2.2 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

11.2.4 Beleidsregels

Bijlage - Toelichting en regels

Burgemeester en wethouders passen deze bouwregels toe met inachtneming van de door hen vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

11.3 Ruimte tussen bouwwerken

1. De zijdelingse begrenzing van een bouwwerk moet ten opzichte van de zijdelingse grens van het erf zodanig zijn gelegen dat tussen dat bouwwerk en de op het aangrenzende erf aanwezige bebouwing geen tussenruimten ontstaan die:
 - a. vanaf de hoogte van het erf tot 2,2 meter daarboven minder dan 1 meter breed zijn;
 - b. niet toegankelijk zijn.
2. In afwijking van het bepaalde in onderdeel 1, onder a, mogen de hoogte en breedte kleiner zijn, mits er voldoende mogelijkheid aanwezig is voor reiniging en onderhoud van de vrij te laten ruimte.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met dit bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een seksinrichting;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer-, vaar- of vliegtuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, schroot- en afbraak- en bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen, anders dan in verband met het normale onderhoud of ter verwezenlijking van de bestemming;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een automaten / amusementshal;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor standplaatsen voor woonwagens;
- e. het gebruik van een bestaande woning als meer dan één zelfstandige woning, met uitzondering van het gebruik voor een meergeneratiewoning.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

13.1 Afwijkingsbevoegdheid

Voor zover zulks niet op grond van een andere bepaling van de regels kan worden toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan:

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages en/of van de bij recht in de regels en/of op de plankaart gegeven maten en afmetingen tot maximaal 1 meter;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouw- en/of maatvoeringsgrenzen:
 1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
 2. ten behoeven van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuizen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeven van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m² bedraagt;
 2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m³;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut, zoalsabri's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m³;
- g. voor het oprichten van containers voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen, als bedoeld in artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer, met een maximale inhoud van 200m³, met dien verstande dat voor ondergrondse containers geen maatvoeringsbeperkingen gelden;
- h. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeven van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- i. voor het bouwen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak van een bouwwerk;
- j. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- k. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- l. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- m. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- n. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeven van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

13.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 13.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - Toelichting en regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Bijlage - Toelichting en regels

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlagen bij de regels

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken

SBI-code	SBI-code 2008	omschrijving	cat.
182	141	Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	2
221	581	Uitgeverijen (kantoren)	1
2222.6	18129	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	2
2223	1814	Grafische afwerking	1
2223	1814	Binderijen	2
2224	1813	Grafische reproductie en zetten	2
2225	1814	Overige grafische activiteiten	2
223	182	Reproductiebedrijven opgenomen media	1
362	321	Fabricage van munten, sieraden e.d.	2
363	322	Muziekinstrumentenfabrieken	2
511	461	Handelsbemiddeling (kantoren)	1
527	952	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1
61, 62	50, 51	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
6322, 6323	5222	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1
633	791	Reisorganisaties	1
634	5229	Expeditiebedrijven, cargadoors (kantoren)	1
642	61	Telecommunicatiebedrijven	1
65, 66, 67	64, 65, 66	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	2
70	41, 68	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
72	62	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	1
731	721	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2
732	722	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	1
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	1
8021.3	85.31.3	Praktijkonderwijs	2
8022.2	85.32.2	Educatie	2
8042.1	85.59.1	Afstandsonderwijs	1
8042.2	85.59.2	Bedrijfsopleiding en -training	2
8042.3	85.59.9	Studiebegeleiding, vorming en onderwijs n.e.g.	2
8512, 8513	8621, 8622, 8623	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	1
853	88.91.1	Kinderopvang	1
921, 922	591, 592, 601, 602	Studio's (film, TV, radio, geluid)	2
9234	8552	Muziek- en balletscholen	2
9251, 9252	9101, 9102	Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	1
9302	9602	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9305	9603	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	1

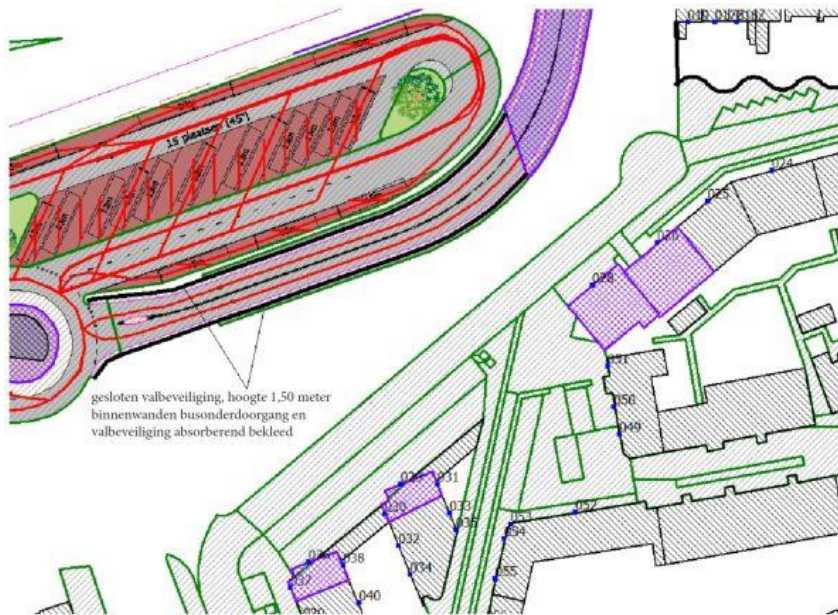
Verklaring gebruikte afkortingen

n.e.g. niet elders genoemd

Bijlage - Toelichting en regels

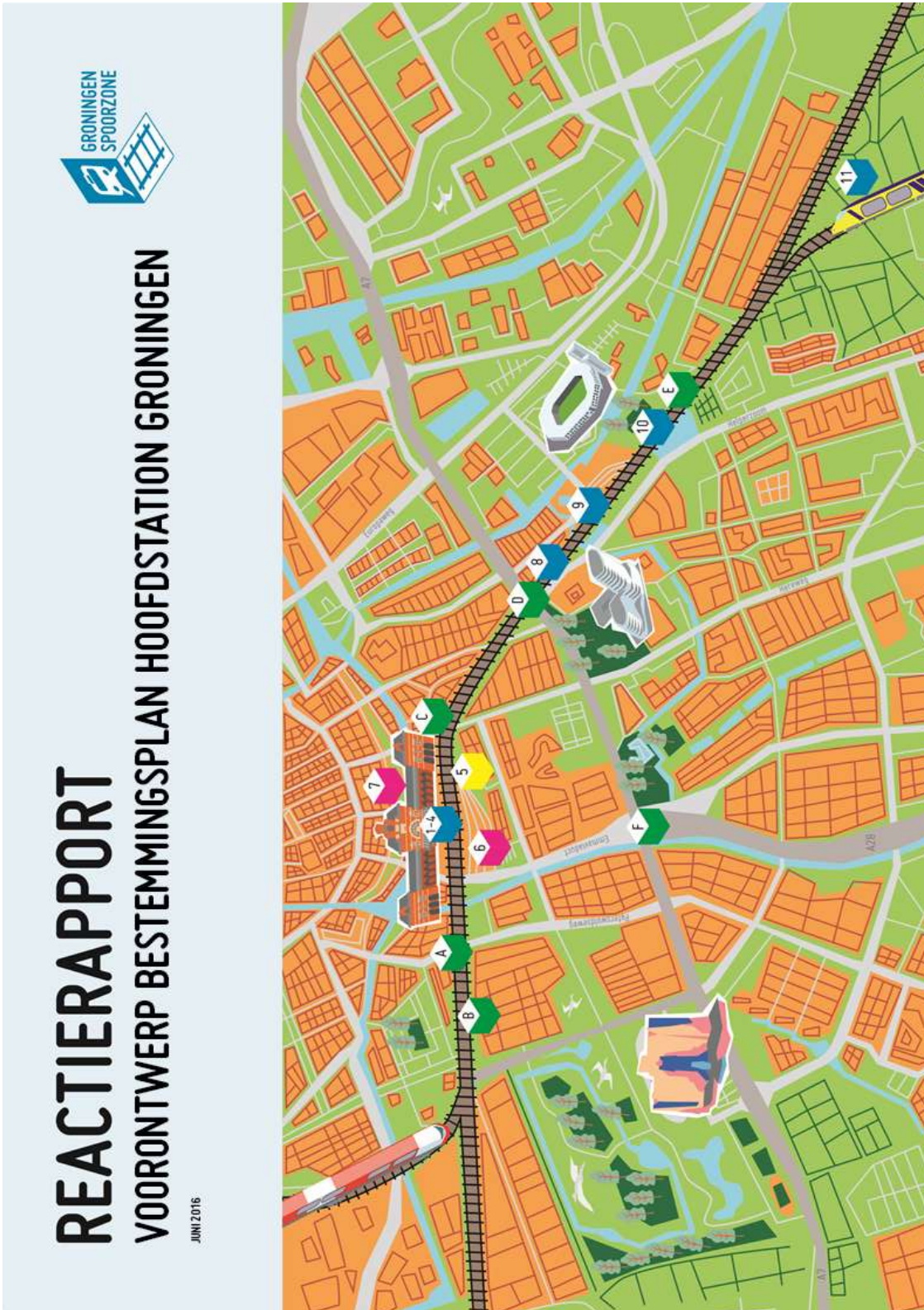
Bijlage - Toelichting en regels

Bijlage 2 Geluidwerende voorzieningen busonderdoorgang



Toelichting op de te treffen en in stand te houden geluidsreducerende maatregelen:

De te treffen maatregelen bestaan uit het plaatsen van dichte 1,50 meter hoge valbeveiligingen langs de verdiepte zuidelijke rijbaan tussen het busstation en de busonderdoorgang. Deze valbeveiligingen en de onderliggende wanden van de busonderdoorgang moeten tevens worden voorzien van absorberend materiaal. Het toe te passen absorptiemateriaal mag ten hoogste een reflectiefactor van 0,2 hebben.



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	.....	3
2	Overzicht van reacties		
2A	Voorontwerp Bestemmingsplan		
	Hoofdstation	.....	7
A1	PostNL-gebouw	.....	7
A2	Busonderdoorgang en -station	.....	8
A3	Effecten: geluid, lucht, trillingen	.....	9
A4	Ontwerp: inpassing en aankleding	.....	15
A5	Functionies op het Hoofdstation	.....	20
A6	Parkeren en Kiss&Ride	.....	20
A7	Afwikkeling verkeer	.....	21
A8	Plangrens	.....	25
A9	Planologie	.....	28
A10	Waarde van woningen	.....	29
A11	Toekomstvastheid	.....	30
A12	Overig	.....	31
2B	Ruimtelijk plan stationsgebied zuidzijde	.....	32
B1	Ontsluiting stationsgebied zuidzijde	.....	32
B2	Ontwerp	.....	35
B3	Bestaande bebouwing	.....	36
B4	Effecten: geluid, lucht, trillingen	.....	38
2C	Ruimtelijk plan stationsgebied noordzijde	.....	39

Bijlage - Reactierapport

<p>C1 Stadsbalkon.....39</p> <p>C2 Toegankelijkheid.....42</p> <p>C3 Museumbrug (Werkmanbrug).....42</p> <p>D Algemeen / Overig.....43</p> <p>D1 Communicatie.....43</p> <p>D2 Onderzoek.....43</p> <p>3 Overleg: reacties van overlegpartners.....47</p> <p>3A NS Stations.....48</p> <p>3B N.V. Nederlandse Gasunie.....51</p> <p>3C Provincie Groningen.....52</p> <p>3D Tenmet TSO</p>	<p>B.V.....52</p> <p>3E Veiligheidsregio.....53</p> <p>3F Waterschap Hunze & Aa's.....5</p> <p>3</p> <p>4 Conclusie.....54</p> <p>5 Indexlijst.....55</p>
---	---

1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Hoofdstation moet worden aangepast om de ombouw van het Hoofdstation mogelijk te maken. Met de geplande ingrepen aan sporen, perrons en onderdoorgangen kan vanaf 2021 een nieuwe treindienstregeling gereden worden waarbij de regionale treinen worden doorgekoppeld. De ingrepen die daarvoor nodig zijn, staan allemaal opgetekend in het document *Station Groningen Ruimtelijk Functioneel Ontwerp* van januari 2015. Dit plan is in het voorjaar van 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en Provinciale Staten.

Een bestemmingsplan is geen inhoudelijk plan, maar geeft aan waar wat gebouwd mag worden en welke functies zijn toegestaan. Het maakt met andere woorden ingrepen 'planologisch mogelijk'. Daar waar de plannen bekend zijn, is het soms nodig functies en mogelijke bebouwing aan te passen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de fietstunnel onder de sporen door. Voor het voorplein, wat ook in onderstaand contour valt, zijn nu nog geen andere functies voorzien. Dat betekent niet dat er niets zal veranderen. De inhoudelijke keuzes moeten echter nog worden gemaakt. Dat geldt ook voor invulling van de zuidzijde van het stationsgebied. Daar gaan we dit jaar volop mee aan de slag. En daarvoor wordt te zijner tijd een apart bestemmingsplan gemaakt.



Afbeelding 1: het contour van het bestemmingsplan Hoofdstation.

Omdat nog niet duidelijk was of de PostNL-locatie wel of niet bij het project Groningen Spoorzone betrokken kon worden, staan in het voorontwerp bestemmingsplan twee varianten van de busonderdoorgang. Een variant waarbij wordt uitgegaan van de vastgestelde plannen waarbij de busonderdoorgang schuin onder de sporen doorgaat en het PostNL-pand blijft staan. En een tweede variant waarbij de PostNL-locatie bij Groningen Spoorzone wordt betrokken en er een korte busonderdoorgang komt met groene inpassing. Reageren kon op beide varianten.

In een bestemmingsplan moet ook rekening worden gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. En zo'n mogelijke ontwikkeling is de verhuizing van het busstation van de noordzijde van het Hoofdstation naar de zuidzijde. Dat is een wens van de gemeente omdat het huidige busstation niet toegankelijk is voor iedereen en ook te klein is. Er is nog geen besluit genomen over het verhuizen van het busstation. Toch houdt het bestemmingsplan er al rekening mee. Het daadwerkelijke besluit tot verplaatsing volgt later. Vanaf de tweede helft van dit jaar gaat Groningen Spoorzone het gesprek met omgeving aan over het verhuizen van het busstation.

Reacties op het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Van donderdag 26 november tot en met woensdag 23 december 2015 lag het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation vier weken ter inzage voor reactie. Iedereen kon hierop reageren. Dat kon schriftelijk, via de website van de gemeente en het project Groningen Spoorzone of tijdens het inloopspreekuur. Dat organiseerden we op dinsdag 8 december 2015 in de Puddingfabriek in de Rivierenbuurt. Hier zijn ruim 50 omwonenden en andere belangstellenden geweest. Er zijn 31 reacties ingediend op het voorontwerp. Dit zijn reacties van individuele bewoners, van vertegenwoordigers van bewoners en van overleegpartners zoals het Waterschap Hunze en Aa's en de Veiligheidsregio.

Alle reacties zijn in dit rapport van een antwoord van het college van B&W van Groningen voorzien. Waar het kan zijn de opmerkingen in de volgende uitwerking van het bestemmingsplan, het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation, verwerkt. Het ontwerp bestemmingsplan ligt zes weken ter inzage van 16 juni t/m 27 juli. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend.

PostNL-locatie en de keuze voor de busonderdoorgang

Op 15 juni werd bekendgemaakt dat het is gelukt de PostNL-locatie te verwerven en te betrekken bij project Groningen Spoorzone. Dat betekent dat we de korte busonderdoorgang aan kunnen leggen. Voor de inpassing van de onderdoorgang zijn in een eerder stadium al reacties ingediend door omwonenden. Deze werken we nu samen met omwonenden verder uit in een ontwerp.

Bijlage - Reactierapport

Wat is het project Groningen Spoorzone?

Er zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het Hoofdstation om tegemoet te komen aan de wensen van de treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken. Want terwijl de omgeving krimpt, groeit de stad. Het aantal inwoners groeit naar verwachting van bijna 200.000 nu naar ruim 228.000 in 2025. De vervoersstromen van, naar en door de stad nemen toe. Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen. Per fiets, auto, bus en trein. Elke dag stappen op het Hoofdstation ongeveer 35.000 mensen in of uit een trein. Dit aantal groeit naar zo'n 45.000 in 2030. Reizen per trein wordt steeds aantrekkelijker door snelle verbindingen en comfortabele treinen en perrons. Dat willen we stimuleren door de dienstregeling verder te verbeteren, de treinen vaker te laten rijden en aan elkaar te koppelen, stations Groningen Noord en Groningen Europapark optimaal te gebruiken en te zorgen voor een soepele overstap tussen trein en bus.

Wat wordt er precies gedaan?

Het project Groningen Spoorzone bestaat onder meer uit aanpassingen aan sporen en perrons en het aanleggen van een reizigerstunnel op het Hoofdstation. Er komt ook een fietstunnel tussen het Stadsbalkon en een nieuwe te bouwen ondergrondse fietsenstalling aan de zuidkant van het station. Voor bussen wordt een busonderdoorgang onder de sporen door aangelegd zodat de bussen die via de HOV-as west (parallel aan de Koeriersterweg) rijden niet meer over de Stationsweg hoeven. Er komen om te beginnen zes bushaltes, te bereiken via de reizigerstunnel zodat een vlotte overstap tussen bus en trein ontstaat. De wens is het gehele busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Dat is nog onderwerp van studie.

Toe komstige ontwikkelingen

Door de ombouw van het Hoofdstation en het verplaatsen van het huidige opstel terrein ontstaat aan de zuidzijde van het Hoofdstation ruimte voor een nieuw bruisend stadsdeel en een volwaardige zuidentree van het station. Voor dit gebied wordt een ruimtelijk plan opgesteld. De belangrijkste ingrediënten daarvoor zijn 1) het busstation 2) de aanvoer routes voor bus, auto en fiets en 3) de invulling van het gebied/het programma. Dit plan wordt in 2016 gemaakt, hierbij worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken.

Het voorplein van het Hoofdstation verandert ook. Tegelijk met de ombouw van het Hoofdstation wordt de route naar de binnenstad over het Stadsbalkon aantrekkelijker gemaakt. Als wordt besloten het busstation inderdaad te verplaatsen, dan wordt voor het voorplein een integraal nieuw plan gemaakt.

Groningen Spoorzone is een project van de gemeente Groningen, de provincie Groningen, ProRail, NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De plannen worden in nauwe samenwerking met Groningen Bereikbaar gemaakt. De Regio Groningen-Assen draagt er financieel aan bij.

Bijlage - Reactierapport



2 INSPRAAK: OVERZICHT VAN REACTIES

2A. Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdstation

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A1	PostNL-gebouw		
A1.1	Dit is een topplan. Hopelijk lukt het met de aankoop van het PostNL-gebouw.	2	Hartelijk dank voor uw reactie. Op 15 juni is bekend geworden dat het is gelukt de PostNL-locatie aan te kopen.
A1.2	Tot welke prijs kan de gemeente gaan om het gebouw van PostNL aan de Achterweg te kopen om een kortere busonderdoorgang te rechtvaardigen?	15	Vanwege de vertrouwelijkheid van de aankoopsom kunnen wij hierover geen uitspraken doen. Het gaat ons bovendien niet alleen om de aanleg van een kortere busonderdoorgang. Minstens zo belangrijk is een verbetering van de woonomgeving en aansluiting bij de Rivierenbuurt.
A1.3	Hoeveel tijd neemt het eventuele afbreken van het gebouw van PostNL aan de Achterweg in beslag? En hoeveel overlast geeft dit aan omwonenden?	15	Op dit moment is nog niet bekend hoeveel tijd het slopen van het gebouw van PostNL in beslag neemt. Daardoor is ook nog niet bekend of en welke overlast dit zou geven voor omwonenden. De aannemer moet in ieder geval voldoen aan de wettelijke eisen zoals die gelden voor sloopwerkzaamheden. Die staan beschreven in het Bouwbesluit van 2012. Daarin staan landelijke regels over onder meer bouwlawaaai. Zodra we hier meer zicht hebben op de werkzaamheden, zullen we u hierover informeren.

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A2.1	<p>BUSONDERDOORGANG EN -STATION</p> <p>Aangezien de effecten en de ingrepen in onze woon- en leefomgeving niet bekend zijn, zijn we tegen de verplaatsing van het busstation en de aanleg van een busonderdoorgang.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>In het voorontwerp bestemmingsplan zijn bijna alle effecten van de beoogde ingrepen voor de woon- en leefomgeving in beeld gebracht. Alleen de cumulatie van spoorweglawaai met wegverkeerslawaai moet nog worden onderzocht. Dit komt naar voren in het ontwerp bestemmingsplan.</p> <p>Het besluit over de verplaatsing van het busstation is nog niet genomen. Dat besluit leggen we voor aan de gemeenteraad als onderdeel van het gehele ruimtelijk plan voor de zuidzijde. We verzekeren u dan ook dat wij niet eerder het busstation gaan verplaatsen dan dat we meer inzicht hebben in wat dit precies betekent; zeker voor de Rivierenbuurt. Wij gaan onderzoeken hoe de bussen er kunnen komen, hoe het overig verkeer komt, welke plek het busstation in zal nemen in het te ontwikkelen programma, welke bebouwing we voorzien, et cetera. Daarover willen we graag met u in gesprek.</p> <p>We kunnen op voorhand al aangeven dat we er net als u naar streven het busstation niet door de woonstraten te ontsluiten. Daar moeten we een andere oplossing voor zoeken. Eerste schetsen wijzen uit dat die mogelijkheden er zijn. Daarbij kunt u denken aan aanpassingen aan het Emmaviaduct waardoor de ontsluiting langs die weg verloopt. We gaan hier graag binnenkort verder met u mee aan de slag.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A2.2	<p>De (beoogde) verplaatsing van het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation zorgt ervoor dat de loopstromen richting de binnenstad substantieel wijzigen. De nieuwe loopstromen gaan voor een omzetting zorgen. Ik verwacht dat het verhuizen van het busstation het einde van mijn winkel tekent.</p> <p>Effecten: geluid, lucht, trillingen</p> <p>De geluidsnormen worden overschreden in de variant met de lange busonderdoorgang. Het adviesbureau berekent dat ook een gedeelte van de woningen aan de Parkweg overlast kan ondervinden (tot nr. 23). Wij wonen in een bovenwoning. Tijdens de informatieavond is gebleken dat bovenwoningen meer hinder ondervinden dan benedenwoningen in het bijzonder als geluidswerende maatregelen worden getroffen (door bol-vorming van geluid). Graag zouden wij worden voorzien van informatie die toelicht waarom de benedenwoningen wel, en de bovenwoning geen geluidshinder zullen ondervinden en duidelijkheid krijgen over de geluidseffecten voor onze woning als gevolg van de geluidswerende maatregelen.</p>	31	<p>Er is nog geen besluit genomen over de verplaatsing van het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Het is echter wel de ambitie van de gemeente om het busstation te verplaatsen. Deze ambitie is ook beschreven in de ontwikkelingsvisie stationsgebied die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Een verplaatst busstation zal inderdaad zorgen voor andere loopstromen richting de binnenstad.</p>
A3		11	
A3.1	<p>Om de geluidseffecten van een busonderdoorgang zoveel mogelijk te beperken, zullen we geluidsmaatregelen treffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidsabsorberende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie. Dat betekent dat in de berekeningen nog geen rekening is gehouden met het beperkend effect van geluidsmaatregelen.</p> <p>In de situatie met een busstation aan de zuidzijde neemt de geluidsbelasting op de Parkweg toe met de hoogte van de woningen. Dat is het geval omdat het geluid tussen het busstation (bron) en de woningen aan de Parkweg het tussenliggende gebied (ontvanger) geen belemmering zoals geluidsschermen, andere bebouwing tegenkomt. Ook schermt de verdiepte ligging van de busbaan aansluitend op de busonderdoorgang minder af.</p> <p>De te treffen maatregelen zijn het effectiefst voor de laaggelegen bestemmingen omdat de door de afscherming gedwongen geluidsomweg dan het grootst is. De te treffen geluidsmaatregelen moeten nog in kaart worden gebracht, maar deze zullen zodanig zijn dat ter plaatse van alle woningen aan de Parkweg aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid wordt voldaan.</p>		

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.2	<p>Wij behouden ons het recht voor om zelf geluidsmetingen te doen nadat alle werkzaamheden zijn voltooid. In sommige situaties blijkt de verwachte situatie anders dan de gerealiseerde situatie. Mocht dat het geval blijken te zijn nadat de bouw is voltooid, verwachten wij aanvullende maatregelen of een compensatie.</p>	11	<p>Wij begrijpen dat u wilt weten of het berekende effect overeenkomt met het daadwerkelijke effect na voltooiing van werkzaamheden en toepassing van geluidswerkende maatregelen.</p> <p>Als u vermoedt dat er teveel geluid op de gevel is ontstaan, kunt u de gemeente vragen een controlemeting uit te voeren. De controlemetingen moeten zodanig worden uitgevoerd dat ten aanzien van meetapparatuur, nauwkeurigheid, meetopzet, weersomstandigheden en documentatie van de metingen wordt voldaan aan de randvoorwaarden die het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 hiervoor stelt.</p> <p>Gesteld dat zich inderdaad een overschrijding zou voordoen, hangt het er van af waardoor de overschrijding wordt veroorzaakt. Wordt de overschrijding veroorzaakt door de gemeente of fouten van diens uitvoerders of adviseurs dan is de gemeente daarvoor verantwoordelijk. Wordt de overschrijding veroorzaakt door iets wat niet te voorzien was ten tijde van planvorming dan is de gemeente daarvoor niet verantwoordelijk.</p>
A3.3	<p>Conform wetgeving dient elke zijde een geluidsluwe kant te hebben. Aan de Parkweg is de achterzijde (uitkijkend op het station) de geluidsluwe kant. We vragen ons af hoe de voorgenomen plannen zich verhouden tot deze norm.</p>	11	<p>Geluidsluw betekent niet meer dan dat op de betreffende gevel aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Die voorkeursgrenswaarde hanteren wij als grens voor alle zijden.</p> <p>De geluidsluwe gevel als wettelijke vereiste bij het mogen vaststellen van hogere waarden (onthefvingen) in het kader van de Wet geluidhinder zijn bovendien per 1 januari 2016 uit de Wet geluidhinder geschrapt. Sindsdien wordt dit aspect aan gemeentelijk beleid overgelaten. De gemeente Groningen heeft hiervoor echter geen beleidsregel vastgesteld.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.4	<p>Inspreker heeft met interesse kennisgenomen van het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation, met name het gedeelte over de geluidsbelasting voor de omwonenden bij de verschillende varianten van de busonderdoorgang.</p> <p>Inspreker woont aan de Achterweg en blijft van mening dat het plan voor de korte busonderdoorgang onaanvaardbaar is. De woonkwaliteit (geluid en lucht) zou sterk verminderen bij deze variant.</p> <p>Inspreker zal dan ook alle (juridische) middelen benutten om dit plan tegen te houden.</p>	12	<p>Wij vinden het jammer dat u dat zo ervaart. Om de geluidseffecten van een busonderdoorgang zoveel mogelijk te beperken, zullen we geluidsmaatregelen treffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidabsorbierende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie. Dat betekent dat in de berekeningen nog geen rekening is gehouden met de geluidsmaatregelen.</p> <p>Overigens blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat een busonderdoorgang met de beoogde lengte slechts een beperkt effect op de luchtkwaliteit heeft en dat aan alle geldende wettelijke normen wordt voldaan. Bovendien zien wij ontwikkelingen in het buswagenvak die de effecten op termijn verder zullen beperken (zie ook A3.8).</p> <p>Ons streven is dat uw woonomgeving juist verbetert met het verdwijnen van het PostNL pand. We zullen de inpassing van de busonderdoorgang verder uitwerken met de omgeving en nodigen u van harte uit mee te denken. In het reactierapport <i>Mogelijkheden PostNL-locatie</i> van november 2015 kunt u lezen dat wij net als omwonenden denken aan een groene inpassing.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.5	<p>Waarom zijn de cumulatieve geluids-, lucht- en trillingengevoeligen van zowel de sloop van PostNL als de werkzaamheden aan het spoor en de busonderdoorgang nog niet berekend? Deze zijn van direct belang voor het woongenot van Achterweg- nieuwbougedeelte, het westelijke gedeelte van de Driehovenstraat en van de Viaductstraat. Een zéér ruime overkapping van de dalende en stijgende busroute van en naar de busonderdoorgangvarianten moet gegarandeerd worden.</p>	18	<p>We hebben ervoor gekozen om in het voorontwerp bestemmingsplan uit te gaan van een 'worst case' situatie zonder geluidsmaatregelen. We delen uw mening dat het cumulatief effect van geluid, luchtkwaliteit en trillingen van belang zijn voor het woongenot van de aanliggende woningen.</p> <p>In deze fase van het bestemmingsplan met daarin nog keuzemogelijkheden van busonderdoorgangen (kort en lang) en verschillende soorten overkappingen geeft een groot scala aan variabelen waardoor er veel varianten milieueffecten zijn. Om deze reden hebben we ervoor gekozen om het cumulatief effect pas bij het ontwerp bestemmingsplan te bepalen.</p> <p>Op 15 juni werd bekend gemaakt dat het is gelukt om de PostNL-locatie aan te kopen en dat de korte busonderdoorgang zal worden gelegd. In het ontwerp bestemmingsplan wordt duidelijk welke overkapping hier bij hoort. Bij die berekeningen zullen we rekening houden met het beperkende effect van de geluidswerende maatregelen.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.6	<p>Wij begrijpen niet waarom de cumulatie van geluid van busstation, wegen en spoorwegen pas na de keuze van de voorkeursvariant gebeurt. Veel van de woningen waar volgens de berekening door de aanleg van de busonderdoorgang de grenswaarde van 48 dB wordt overschreden liggen ook op korte afstand van de sporen. Door de sloop van het PostNL-gebouw zal het spoorweggeluid op de gevels groter worden. De cumulatieve geluidsbelasting zal daardoor hoger worden en wellicht wordt de grenswaarde voor meer woningen dan nu aangegeven overschreden. Dit kan de keuze voor de lange of de korte busonderdoorgang beïnvloeden</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>We begrijpen dat het had geholpen als dit al op voorhand allemaal bekend zou zijn. In deze fase van de planvoorbereiding waren echter nog te veel ontwerparianten in de lucht om de cumulatie van het geluid eenduidig te kunnen berekenen. Elke variant van het busstation gaat gepaard met evenveel geluidsoverdrachtsvarianten voor weg- en railverkeerslawaai. Bovendien was in dit stadium nog niet duidelijk op welke wijze de korte busonderdoorgang ruimtelijk wordt ingepast, ofte wel, krijgt de korte busonderdoorgang een heel groen dak, een half groen of geen dak. Daarnaast hebben we er bewust voor gekozen om de 'worst case' situatie naar voren te laten brengen, waarbij nog geen rekening is gehouden met geluidsreducerende maatregelen. Het aantal ontwerparianten en de nog niet ingevulde inpassing en maatregelen maken het onderzoeken van cumulatie in dit stadium na onze mening te complex in relatie tot de meerwaarde ervan.</p> <p>Bij het ontwerp bestemmingsplan bepalen we het cumulatief effect. Dan is ook duidelijk welke overkapping bij de korte busonderdoorgang hoort. Bij die berekeningen zullen we rekening houden met het beperkende effect van de geluidswerende maatregelen</p>

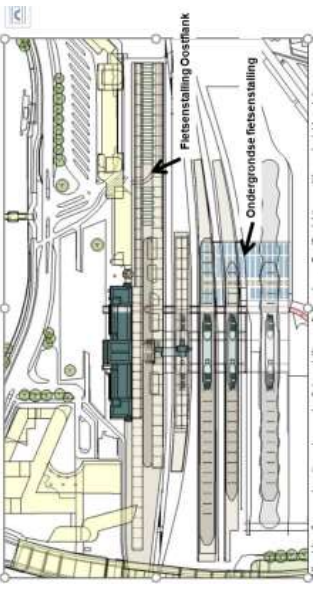
Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.7	<p>4.5.1 Beoordeling: Het voorontwerp biedt voor de situering van de aanrijroutes naar de busonderdoorgang binnen de bestemming verkeer nog veel ruimte. De geluidsberekening in de bijlage voor de korte busonderdoorgang toont een aanrijroute die op grotere afstand van de Achterweg ligt dan de zuidelijke grens van de verkeersbestemming en de aanduiding busonderdoorgang.</p> <p>Ons verzoek is om de aanrijroutes naar de busonderdoorgang conform de aanrijroutes in de geluidsberekeningen te bestemmen.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>In het geluidsonderzoek zitten inderdaad verschillende rijlijnen (aanrijroutes). Dit heeft er mee te maken dat bij een korte busonderdoorgang andere rijlijnen horen dan bij de lange busonderdoorgang. Voor de geluidsberekeningen zijn 'worst case' de uiterste rijlijnen (een rijlijn per richting) per variant (het dichtste bij woningen) bepaald. De rijlijnen behorende bij de uiterste grenzen waar de busonderdoorgang gebouwd mag worden zijn overigens ook opgenomen in verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan.</p> <p>Bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen de korte busonderdoorgang aanwezig, omdat de PostNL-locatie is aangekocht. Hiermee komen wij ook te gemoet aan uw verzoek.</p>
A3.8	<p>De reactie in het <i>Reactierapport Mogelijkheden PostNL-locatie</i> op de suggestie van elektrische bussen was erg lauw. De aanbesteding van de vervoersmaatschappij (voor stadsbussen) ligt bij de gemeente, dus kan er elektrisch rijden geëist worden. Er wordt ook steeds gesproken van exploitatievoorwaarden. Daar zou iets tegenover moeten staan.</p>	<p>2</p>	<p>In tegenstelling tot hetgeen u schrijft is het OV-bureau Groningen-Drenthe concessiehouder voor alle bussen in de provincie. Hierbij is geen onderscheid tussen stads- en regiobussen. Het OV-bureau gaat in 2016 overigens wel een proefdoen met een tweetal elektrische bussen. Uit deze proef zal moeten blijken in hoeverre het mogelijk is om meer elektrische bussen te laten rijden. Het is de ambitie van de provincie om het buswagenvoer in 2030 vervangen te hebben door Zero Emissie bussen. Dus we zien zeker ontwikkelingen in de verduurzaming van het busvervoer.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4	Ontwerp: inpassing en aankleding		
A4.1	<p>Over de inrichting van het te vormen perronplein achter het hoofdgebouw zijn wij niet gerust. Eris sprake van <i>'Paviljoens die zorgvuldig onder de tweede perronkap zullen worden geschoven.'</i> Dat klinkt fraai, maar wij vrezen dat het in de praktijk toch minder poëtisch zal worden: komt het niet gewoon neer op een aantal kiosken, zoals nu ook al? Wij vragen ons overigens af, of er op die plaats veel behoefte is aan zoveel commerciële activiteit. Immers, veel voetgangers van de perrons 3 en 4 zullen naar de bussen of de fietsenstalling aan de zuidzijde lopen. Moet niet een aantal van de kiosken naar die zuidzijde worden verplaatst. Is daar in het bestemmingsplan rekening mee gehouden? En geven plantenbakken en struiken de gewenste allure of werken ze eerder vertruwend.</p> <p>Aan de oostzijde van het perronplein ter plaatse van het huidige eerste perron is een fietsenstalling gedacht. Het lijkt ons vrijwel onmogelijk om enerzijds het oog van de binnenkomende reiziger een weinig allure hebbende chaos aan gestelde fietsen te besparen en anderzijds de ze</p>	24 (Vrienden van de stad Groningen)	<p>Het perronplein is een werktitel voor de ruimte die vrijkomt doordat de eerste 3 sporen worden opgeheven. Op de plek waar nu treinen staan zal een veel ruimtelijker beleving ontstaan die mede door het verschuiven van de commerciële functies onder de kappen meer geschikt is voor verblijf en het aanschouwen van het monumentale ensemble van kappen en het stationsgebouw. Deze ruimte kan met verharding en meubilair worden ingericht, maar er is ook ruimte voor groen in een omgeving die voornamelijk door harde materialen wordt gedomineerd. Dit moet mede bijdragen aan de verblijfskwaliteit. De manier waarop deze ruimte wordt ingericht zal integraal onderdeel zijn van het ontwerp van het consortium. De commerciële ruimten op het plein worden tegelijk mee ontworpen en gebouwd om het totaalbeeld te versterken. Zo wordt inderdaad voorkomen dat er later een paar losse kiosken worden geplaatst die niet passen bij de rest van het plan. De eis die we stellen is dat de inrichting in de geest van het monumentale station is en voldoet aan de nieuwe manier van gebruiken. Hiermee willen we versnippering of 'vertrutting' tegengaan. Al blijft dat een kwestie van smaak. De invulling van de commerciële ruimtes zal aansluiten op de behoefte van de reizigers. Voor de omvang van het programma is gekeken naar veranderingen in aantallen bezoekers van het perronplein. Door de toevoeging van een interwijkroute zullen er niet alleen treinreizigers op het station komen. Omdat het perronplein zeer lang gestrekt is, zal slechts het centrale deel gebruikt worden als reisdoel en is er ruimte voor meer functies. Door de opgave voor fietsenstallingen en de belangrijke aanrijroute voor fietsers uit het oosten ligt het voor de hand om hier fietsenstallingen te maken. Daardoor krijgen de monumentale kappen weer een (functionele) betekenis voor het station. Ook hierbij geldt dat dit in de geest van het station ontworpen moet worden. Een van de eisen zal daarom zijn dat er geen fietsen onder kappen komen zodat de ze beleefd kunnen worden zoals ze nu ook</p>

Bijlage - Reactierapport

	<p>ruimte nog als overdekt plein te beleven. Het lijkt ons in dit verband van het grootste belang om die stallingsruimte juist aan het plein te onttrekken: wanneer die grens niet duidelijk is, of wanneer de stalling via het perronplein toegankelijk is, zullen er in een mum van tijd overal elders op het perronplein ook fietsen gestald worden.</p>		<p>worden, maar door de fietsen te stallen op de plek waar nu de sporen liggen. Door de stallingen in zogenaamde 'cassettes' haaks op de sporen te maken zal de visuele impact voor de treinreiziger verkleind worden. Op de kopse kanten van deze cassettes is plaats voor kunst die past bij de nieuwe functie onder de monumentale kappen. De overgang naar het centrale reisdomein moet uiteraard helder vormgegeven worden. Daarnaast zal nog steeds streng gehandhaafd worden op verkeerd geparkeerde fietsen.</p>
			
<p>Afbeelding 1: zoekgebieden nieuwe fietsenstallingen</p>			

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.2	<p>Maak dit tot een project waar de stad jertrots op is, zet er een aansprekende architect op. Het moet een project met grandeur worden.</p>	7	<p>In het ambitiedocument 'Mooi' is weergegeven welke ruimtelijke ambities er zijn voor het project Groningen Spoorzone. Het ontwerp voor de stationsplannen zal inader door de markt worden uitgewerkt. We hebben er alle vertrouwen in dat het ontwerp door een bekwaame architect verder zal worden uitgewerkt.</p>
A4.3	<p>De voetgangerstunnel begint/eindigt achter de hal van het stationsgebouw. Het is een illusie te veronderstellen dat die hal een onderdeel van de looproute naar de binnenstad zal gaan worden zolang het stadsbalkon er als een obstakel voor blijft liggen. De makkelijkste route zal zijn ten oosten van het stationsgebouw/langs, recht tegenover de Werkmanbrug uitkomend. Dat betekent dat de hal een dood element zal blijven. De allure van de entree naar de stad wordt zodoende niet benut. Dat is strijdig met het tweede en derde hoofddoel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van 13 maart 2012 van de rijksoverheid, een visie die in hoofdstuk 2 van het voorontwerp uitgebreid wordt geciteerd.</p>	24 (Vrienden van de stad Groningen)	<p>Zonder maatregelen om de loopverbinding tussen de stationshal en de Werkmanbrug te verbeteren zouden de meeste reizigers inderdaad weleens via de oostzijde van het stationsgebouw het gebied kunnen verlaten. We gaan echter deze loopverbinding verbeteren, want wij willen net als u graag dat meer mensen gaan genieten van onze monumentale stationshal. Het dek van het stadsbalkon dient voetgangersvriendelijker te worden gemaakt. Daarnaast wordt de zuidgevel van de hal voorzien van meer deuren die ook sneller open- en dichtgaan. Voetgangers zullen door een aangepaste inrichting ook als vanzelf naar het stationsgebouw worden geleid.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.4	<p>Tijdens de voorlichting werd over de getoonde plaatjes van stationsentree, station en busonderdoorgang herhaaldelijk gezegd "dit komt er waarschijnlijk niet in deze vorm". Wat dan wel, en de mogelijke gevolgen, blijft te onduidelijk, met alle onwenselijke mogelijkheden van dien. Dit geeft de zuidelijke wijken veel te lange tijd onwenselijke onzekerheid, mede doordat ontwerp en uitvoering niet direct in Gemeentehanden lijkt te gaan liggen.</p>	18	<p>De getoonde plaatjes laten inderdaad alleen de ruimtelijke ambities van het project Groningen Spoorzone zien. Het zijn geen ontwerpen. We dagen de markt uit om in Groningen het 'mooiste' station van Nederland te maken. De markt dient aan de hand van randvoorwaarden en eisen een ontwerp te maken. Een deel van de randvoorwaarden heeft betrekking op het bestemmingsplan. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bouwhoogtes, bouwvolumes en locatie waar een bepaalde functie zoals een busonderdoorgang mag worden gebouwd. Een bestemmingsplan gaat niet over het uiterlijk aanzien van het station. De opmerking 'dit komt er waarschijnlijk niet in deze vorm' heeft alléén betrekking op het uiterlijk aanzien. Om deze reden vinden we niet dat de zuidelijke wijken hierdoor in onzekerheid zou verkeren.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.5	<p>5.23 en 6.2.3 Bouwwerken geen gebouw zijnde</p> <p><i>'De overkappingen ten behoeve van het openbaar vervoer mogen met uitzondering van de bestaande stationsoverkappingen (die een monumentale status hebben) tot 20 m hoog worden.</i></p> <p><i>Overkappingen mogen gebouwd worden binnen de gehele bestemming verkeer en verkeer-railverkeer (deze bestemmingen beslaan ca. 75% van het plangebied).'</i></p> <p>Wij begrijpen niet dat er voor nagenoeg het gehele stationgebied overkappingen tot 20 m hoogte gebouwd mogen worden. Dit is veel hoger dan het bestaande stationsgebouw en het Emmaviaduct. Het is in ieder geval onbegrijpelijk is de afwijkingsbevoegdheid die gegeven wordt om de bestaande monumentale perronkappen te veranderen of te vervangen door nieuwe perronkappen tot een hoogte van 20m.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt), 28, 29, 30</p>	<p>In het voorontwerp bestemmingsplan is nog geen keus gemaakt voor het type kap. In het ambitie document 'Mooi' is een groot aantal soorten kappen weergegeven. Met het voorontwerp bestemmingsplan zijn al deze soorten kappen mogelijk.</p> <p>In het ontwerp bestemmingsplan zijn deze regels geconcretiseerd bij de bouwhoogte is verlaagd naar 18 meter. Ook is het bouwvlak kleiner geworden.</p> <p>Omdat we in de aanbesteding zowel een overtuigende relatie zoeken tussen nieuwe kappen en monumentale kappen als mede nieuwe kappen en de toekomstige ontwikkeling aan de zuidzijde hebben we een zekere marge aangehouden voor de hoogte van de nieuwe kappen. Dit houdt niet in dat het per definitie een goed idee is om een kap van deze maximale omvang aan het monumentale ensemble toe te voegen. Hier zal door de monumentencommissie op worden toegezien in de toetsing van de plannen. Het ambitie document 'Mooi Extra' laat zien welke criteria gehanteerd worden. Deze worden het komende jaar verder gespecificeerd.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A5.1	<p>Funcities op het Hoofdstation Inzet zou moeten zijn op het Hoofdstation niet alleen de bekende winkels een plek te geven maar juist een bijzondere typische Groningse winkel. Denk daarbij aan de manier dat op het centraal station van Malmö, Zweden is gedaan. Daar is een foodhal/markthal onder het station. Dit zou een aanvulling op de binnenstad zijn.</p>	8	<p>De betreffende impressies geven inderdaad een indicatie van de winkels die op het Hoofdstation zouden kunnen komen. De exploitatie van de winkels is een zaak van de NS. De gemeente heeft hierop geen invloed. Wel zullen wij uw suggestie bij de NS onder aandacht brengen. We delen uw mening dat uw aangehaalde voorbeeld er erg aantrekkelijk uit ziet. NS heeft al eerder te kennen gegeven veel te voelen voor winkels van 'local hero's' ofwel winkels met bijzondere producten uit de regio.</p>
A6.1	<p>Parkeren en Kiss&Ride In de plannen ontbreekt een locatie waar mensen kunnen worden gebracht/gehaald met een auto. De situatie zoals nu aan de noordzijde van het station is voor meniggeen onbevredigend. Hoe denkt u deze kwestie op te lossen? Als we reizen per trein willen stimuleren moet het station goed bereikbaar zijn, en moet er langer kunnen worden geparkeerd. Dat geldt ook vooral voor bejaarden en invaliden.</p>	3	<p>NS heeft daarbij aangegeven dat het winkelaanbod afgestemd is op de behoefte van de reiziger. Er worden regelmatig nieuwe formules ontwikkeld, getest, en zo mogelijk ingevoerd. Een foodmarkt met vers "to go"-voedsel is bijvoorbeeld, te vinden op Utrecht Centraal.</p>
			<p>Wij delen uw mening dat het halen en brengen van reizigers op het Hoofdstation op dit moment niet optimaal is. In het huidige plan voor Groningen Spoorzone is hier nog niet in voorzien. De komende tijd gaan we dit in het ruimtelijk plan dat we voor de zuidzijde van Hoofdstation opstellen nader uitwerken. Ook in het ruimtelijk plan dat we voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen zal dit een belangrijk aandachtspunt zijn.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A6.2	<p>We hebben geen cijfers gezien met betrekking tot de verwachte impact van parkeermogelijkheden in en rond de Parkweg. Het is goed mogelijk dat forenzen gebruik zullen maken van de parkeermogelijkheden. Dit gaat mogelijk ten koste van de bewoners.</p>	11	<p>Voor de komst van de korte busonderdoorgang op de PostNL-locatie is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Uit deze meting komt naar voren dat er een hoge parkeerdruk is in dit gedeelte van de Rivierenbuurt. Om deze reden streven we er naar om het aantal parkeerplaatsen rondom de huidige PostNL-locatie hetzelfde te houden. Overigens geldt in de Rivierenbuurt een betaald parkeerregime waardoor alleen bewoners (met een parkeervergunning) langdurig in de wijk mogen parkeren. Forenzen hebben deze mogelijkheid niet. Voor forenzen blijft de bestaande P+R locatie op zuid vooralsnog beschikbaar.</p>
A7 A7.1	<p>Afwikkeling verkeer De verkeerstechische kant wordt in een afzonderlijk traject behandeld. Maar dan is er het risico dat men voor voldoende feiten wordt geplaatst.</p>	5	<p>De verkeerseffecten van alle functies die mogelijk zijn of worden gemaakt met het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen zijn beschreven in het bestemmingsplan. Wel moeten de verkeersmaatregelen nog nader worden uitgewerkt. Voor het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen zijn verkeersbesluiten nodig, waarop u nog kunt reageren.</p> <p>De ontsluiting van stationsgebied zuidzijde wordt nog uitgewerkt. Daarover gaan we dit jaar in gesprek met de omgeving.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.2	<p>Waarom maakt een verkeers-afwikkelingsonderzoek –c.q. –plan, incl. parkeren, geen deel uit van de bijlagen bij het voorontwerp, zowel qua bussen, auto's, fietsen en voetgangers, rekening houdend met ontwikkelingen m.b.t. de zuidelijke ringweg?</p> <p>Dit is mijns inziens onontbeerlijk om de uitwerking op de zuidelijk gelegen wijken in te kunnen schatten.</p>	18	<p>In de verkeerscijfers voor van het bepalen van de milieueffecten van een beoogd busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation een en busonderdoorgang, is rekening gehouden met de verkeerseffecten van de bijvoorbeeld de zuidelijke ringweg. Het onderzoek naar verkeerseffecten zullen we bij het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation Groningen ter inzage leggen. In de verkeerscijfers is geen rekening gehouden met mogelijke effecten die in gebieden zuiden van de plangrens van dit bestemmingsplan en de Parkweg kunnen optreden. Dit heeft te maken met het feit dat nog onbekend is welke functies hier komen. Voor dit gebied wordt in 2016 een ruimtelijk plan opgesteld. Waarna hier ook een bestemmingsplan voor wordt opgesteld. Daar horen ook alle verkeerscijfers en effecten bij. Het betreffende gebied valt buiten de reikwijdte van het nu voorliggende bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.</p>
A7.3	<p>Wij begrijpen dat er voor de korte termijn tijdelijke voorzieningen aangelegd worden, zoals een tijdelijk fietspad tussen de uitgang van de fietstunnel en de Spaarnestraat of tijdelijke voetpaden van parkeerterreinen naar de zuidentree. Maar deze voorzieningen zijn niet te realiseren binnen het geldende bestemmingsplan ter plekke. In die zin is het voorgestelde bestemmingsplan Hoofdstation niet direct uitvoerbaar.</p>	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	<p>We gaan inderdaad uit van een tijdelijke fiets- en voetpadverbinding vanaf de zuidentree/fietstunnel richting de Parkweg. Het huidige bestemmingsplan laat een dergelijke langzaamverkeer verbinding toe. Om deze reden delen wij uw mening niet dat het voorgestelde bestemmingsplan niet direct uitvoerbaar zou zijn.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.4	<p>Het is ons niet duidelijk waarom bij de korte busonderdoorgang bij de noordoorgang de aanrij- en uitrijroute gesplitst wordt. Het levert voor meer woningen geluidsoverlast op en bussen komende uit zuid (Hereweg) kunnen geen gebruik maken van de aanrijroute vanaf de kruising Hereweg/Stationsweg.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>Bij de korte busonderdoorgang leek het voor de hand te liggen om de aanrijroute te splitsen waarbij de bussen richting de binnenstad via de Stationsweg rijden en de bussen naar de korte busonderdoorgang via de Oude Stationsstraat (langs Glaudé). Dat had te maken met het beoogde Engels rijden in de busonderdoorgang. Dat is nodig om reizigers aan de juiste kant op een busperoon te laten uitstappen. De deur van een bus zit immers aan de rechterkant. De geluidsberekeningen lieten bij het oorspronkelijke voorstel van gesplitste aanrijroutes inderdaad geluidsoverlast op woningen aan de Hereweg zien. Inmiddels is uit nader verkeerskundig onderzoek duidelijk geworden dat het mogelijk is om al het busverkeer via de Stationsweg te leiden en pas op het beoogde busstation Engels te gaan rijden. Dit levert een betere verkeersafwikkeling op en voorkomt geluidsoverlast aan de Hereweg. Hiermee komen wij aan uw verzoek tegemoet.</p>
A7.5	<p>3.2 - Dynamo, laatste regel: <i>"Een fiets- en voetgangersverbinding tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is essentieel".</i> De Rivierenbuurt heeft op dit moment drie verbindingen met het station en de binnenstad. Een vierde verbinding is wat ons betreft comfortabel, maar niet essentieel. Dit is in de klankbordgroep meerdere keren ingebracht.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>De Rivierenbuurt kent op dit moment inderdaad drie verbindingen met de binnenstad. Het gaat hierbij om het Emmaviaduct, Herewegspoonviaduct en de Blauwe Brug. De gemeenteraad heeft afgelopen voorjaar besloten om de Blauwe Brug te verwijderen. Deze verbinding verliest met de spoorse plannen immers de verbinding met de perrons. Daarnaast zorgt een mogelijke verplaatsing van het busstation van de noordzijde van het Hoofdstation naar de zuidzijde ervoor dat ook dit gedeelte van het gebruik niet meer via de Blauwe Brug zal verlopen. In dit geval blijft het interwijkverkeer over. Een groot deel van de bewoners uit de Rivierenbuurt kan in de toekomst ook via de nieuwe fietstunnel/voetgangerstunnel comfortabel de binnenstad bereiken.</p>


Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.6	<p><u>Interwijkverbinding</u> (Zie ook reactie op 3.2): Een derde fietsverbinding en vierde voetgangersverbinding met het station is voor ons comfortabel maar niet noodzakelijk. Het belang dat u toekent aan een nieuwe fietsverbinding tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is niet te rijmen met het feit dat u met de ombouw van de ringweg zuid de fietstunnel onder de A7 en daarmee een fietsroute tussen de Rivierenbuurt en Helpman schrapt. De door u gewenste nieuwe fietsroute Binnenstad, Station en de Rivierbuurt had in combinatie met de bovengenoemde fietsroute Rivierenbuurt/Helpman een lange, doorgaande fietsroute kunnen worden.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>	<p>De interwijkverbinding via de stationspassage en fietstunnel is bedoeld voor langzaam verkeer met herkomst of bestemming in het Hoofdstation en in de Rivierenbuurt, maar ook zeker de toekomstige kop van de Rivierenbuurt waar in de toekomst rond het station functies zullen verschijnen van regionale importantie. Deze functies zijn niet alleen gebaat bij een goe de OV-bereikbaarheid, maar ook met een comfortabele route naar de binnenstad. Vanuit dit perspectief zijn de routes via Emmaviaduct en Herewegviaduct een 'omweg'.</p> <p>Binnen Aanpak Ring Zuid wordt de fietsverbinding tussen de Rivierenbuurt en de Papiermolen opnieuw beschouwd. Dat gebeurt in het kader van de reparatie van het Tracé besluit over de zuidelijke ringweg. Daarover is dit voorjaar meer bekend.</p> <p>Uiteraard is fietsverkeer gebaat bij fijnmazigheid van infrastructuur. De hoofd fietsroutes richting de zuidelijke wijken lopen echter via Hereweg en Vondellaan.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8	<p>Plangrens</p> <p>Ons is niet overal duidelijk op welke gronden de plangrenzen zijn gekozen. Aan de westzijde vallen Regentes, KPN borg en het Cascadeplein eronder terwijl die gebouwen 'conserverend bestemd'. Aan de oostzijde van het Stadsbalkon vallen het fietspad en het huidige busstation erbuiten. Het had voor de hand gelegen wanneer dit gebied integraal betrokken was bij de planvorming</p>	<p>24 (Vrienden van de stad Groningen)</p>	<p>We begrijpen dat dit verwarrend kan zijn. De begrenzing van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen is bepaald aan de hand van de nu uitgeverkte plannen van het project Groningen Spoorzone. De inhoudelijke uitwerking staat in het document Station Groningen Ruimtelijk Functioneel Ontwerp van januari 2015. Er zijn twee uitzonderingen: er staan in het voorontwerp bestemmingsplan twee varianten van de busonderdoorgang in omdat we nog niet wisten welke variant het zou worden. Daarnaast is al rekening gehouden met het mogelijk verplaatsen van het busstation. Het besluit hierover is echter nog niet genomen.</p> <p>Daarom is ook nog niet duidelijk wat er in de toekomst met de locatie van het huidige busstation gaat gebeuren. Voor de noordzijde van het Hoofdstation maken we in 2017 een ruimtelijk plan, pas daarna kan er sprake zijn van een bestemmingsplan voor dit gebied.</p> <p>We hebben er voor gekozen om het gebied aan de westzijde van het Hoofdstation wel op te nemen in het bestemmingsplan ondanks dat niet tot de scope van het project hoort. Dit heeft te maken met het feit dat de 'looptijd' van dit bestemmingsplan van het betreffende gebied was verlopen. Om deze reden nemen we dit gebied conserverend mee in het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8.2	<p>Waarom is het gebied ten zuiden van het plangebied, begrensd door Emmaviaduct, Parkweg en Achterweg, buiten dit Voorontwerp gehouden? Aan welke invulling wordt hiervoor gedacht? Welke gevolgen kunnen hieruit voortvloeien qua verkeersbelasting, woongenot etc. voor de aangrenzende woongebieden? Wat kunnen wij verwachten van 'Voor stationsgebied-zuid' volgt op een later tijdstip een nieuw bestemmingsplan, nadat voor dit gebied een ruimtelijke visie is uitgewerkt' (p.51).</p>	18	<p>Voor dit gebied is nog niet duidelijk welke invulling het krijgt en hierdoor weten we ook nog niet welke effecten er zijn voor de omgeving. Om deze reden is dit gebied dan ook buiten het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen gelaten. Het komende jaar gaan we werken aan een ruimtelijk plan voor dit gebied. Vervolgens dient dit ruimtelijk plan nog worden vertaald in een nieuw bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan worden dan ook alle effecten van het ruimtelijk plan opgenomen. In 2017 gaan we aan de slag met het ruimtelijk plan voor de noordzijde. Als de inhoudelijke keuzes duidelijk zijn, maken we als nodig ook daarvoor een aangepast bestemmingsplan.</p>
			<p>Afbeelding 2: Voorzijde en zuidzijde Hoofdstation</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8.3	<p>Wij vinden dat de zuidelijke plangrens verder zuidwaarts moet opschuiven, zodat de effecten en ingrepen van uw Stationsplan op onze woon- en leefsituatie in één bestemmingsplanprocedure worden ondergebracht.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt), 20</p>	<p>Doordat nog niet duidelijk is welke invulling het gebied tussen het beoogde busstation en de Parkweg krijgt, is het niet mogelijk om de zuidelijke plangrens van het bestemmingsplan te verschuiven. Voor dit betreffende gebied dient eerst een ruimtelijk plan te worden opgesteld. Daar gaan we dit jaar mee aan de slag.</p> <p>Wij begrijpen uw behoefte aan een groot integraal plan. Alles hangt immers met elkaar samen. Maar het is ook eerlijk om te zeggen dat de regelijke grote, integrale plannen ingehaald kunnen worden door de tijd. Dat is afgelopen jaren wel gebeuren. Juist daarom kiezen we ervoor om een project in delen te ontwikkelen, waarbij we deze delen telkens toetsen op integraliteit en langs de lat leggen van overkoepelende visies zoals de structuurvisie Stad op Scherp. De zaken met de langste voorbereidingstijd die zeker nodig zijn pakken we eerst aan, en die met een kortere voorbereidingstijd wat later. Zo streven we ernaar dat we in 2021 een <i>up-to-date</i> plan in afronding hebben passend bij Groningen. Het opknippen in deelprojecten biedt tevens het voordeel dat er veel ruimte is voor inbreng en het inspelen op actualiteiten.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A9.1	<p>Planologie</p> <p>Van welke 'verouderde planologische regelingen' (p.7) is sprake in de wijken ten zuiden van het plangebied? Hoe ziet de actualisering daarvan eruit voor de wijken ten zuiden van het plangebied?</p>	18	<p>Voor het gebied tussen het plangebied en het woongebied aan de zuidkant geldt nu een actueel bestemmingsplan, nl. het bestemmingsplan Oud-Zuid. Dit heeft betrekking op de Rivierenbuurt, incl. de woningen aan de Parkweg-noordzijde, en op het Davidstraatkwartier (Viaductstraat e.o.). Voor de wijken ten zuiden van het plangebied is voorlopig dan ook geen actualisering aan de orde (het bestemmingsplan Oud-Zuid is vastgesteld op 27 mei 2009, dus actualisering zal uitgaan de van de herzieningstermijn in de Wet ruimtelijke ordening uiterlijk voor 27 mei 2019 moeten plaatsvinden). Van een verouderde planologische regeling is alleen sprake bij het gebied dat overblijft van het bestemmingsplan Station e.o. Dit is het gebied tussen het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan en de woonbebouwing aan de Parkweg. Hiervoor wordt een bestemmingsplan gemaakt nadat er steen ruimtelijke visie voor dit gebied is ontworpen.</p>
A9.2	<p>Kan dit voorontwerp wijzigingen noodzakelijk maken in het bestemmingsplan Oud-Zuid? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? N.B.: Ten tijde van deze reactietermijn is dit bestemmingsplan, evenals de genoemde plannen op p.51, niet raadpleegbaar via de gemeentelijke website.</p>	18	<p>Het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen wijzigt het bestemmingsplan Oud-Zuid alleen voor zover het betreft een klein gedeelte van de Blauwe Brug, de openbare ruimte (tussen het PostNL-gebouw en de rijwoningen aan de Viaductstraat, een strook tussen het spoor en de Viaductstraat en een gedeelte van de Herebrug.</p> <p>Met uitzondering van het bestemmingsplan Station e.o. zijn alle plannen raadpleegbaar op www.gemeente.groningen.nl/projecten-en-bestemmingsplannen, alleen sommige, zoals Oud-Zuid, zijn daarop alleen in PDF beschikbaar.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A10.1	<p>Waarde van woningen</p> <p>We hebben geen informatie over de verwachte waarde van onze woning. Het is denkbaar dat de waarde van de woningen toeneemt. Maar tegelijk is het ook mogelijk dat de waarde afneemt (bv als gevolg van toeneemende drukte rond evenementen die allen via de Parkweg naar station zuidzijde zullen verplaatsen). Graag zien wij een onderbouwing van de verwachte woningwaarde. Bij verschillen zou een compensatie gepast zijn.</p> <p>Ook ontvangen wij graag cijfers met betrekking tot de waarde van woningen gedurende bouwwerkzaamheden. De plannen voorzien in enkele jaren van werkzaamheden. Los van de mogelijke geluidshinder, kunnen wij ons goed voorstellen dat dit (tijdelijk) impact kan hebben op de waarde van de woning. We zouden in het onverhoopte geval van een verkoop gedurende de verbouwingsperiode dan ook graag schade loos worden gesteld.</p>	11	<p>Er bestaat geen wettelijke verplichting om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een taxatie uit te voeren naar de waarde van onroerende zaken. Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning door het bestemmingsplan wordt verminderd, kunt u op grond van de Wet ruimtelijke ordening om een tegemoetkoming vragen.</p> <p>We begrijpen uw zorgen over toenemende verkeersbewegingen. Wij zijn dan ook voornemens de ontsluiting van het beoogde busstation niet via woonstraten te laten verlopen. We zien mogelijkheden in aanpassing van het Emmaviaduct. Die werken we dit jaar verder uit en zullen we met de buurt bespreken.</p> <p>Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning vermindert door uitvoering van een project, dan kunt u een verzoek doen tot compensatie vanwege planschade. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke planschadebeoordelingscommissie. Pas bij een vastgesteld bestemmingsplan kunt u hier een beroep op doen. Meer over de planschadevergoeding kunt u vinden op https://gemeente-groningen.nl/producten/planschadevergoeding-aanvragen</p> <p>Voor het uitvoeren bouwwerkzaamheden worden geen taxaties van woningen uitgevoerd. Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning door de bouwwerkzaamheden tijdelijk vermindert, kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke nadeelcompensatiebeoordelingscommissie. Meer informatie over nadeelcompensatie kunt u vinden op https://gemeente-groningen.nl/regelingen/algemeen-nadeelcompensatie-ve-rordening-gemeente-groningen</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A11	Toekomstvastheid		
A11.1	Houd qua ruimte nu al rekening met de toekomstige aanleg van een spoorverbinding naar Heerenveen (en verder naar Lelystad/Amsterdam). Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners in Groningen en de toenemende behoefte vanuit de Randstad aansluiting te krijgen op een spoorverbinding naar Hamburg en verder, is de kans heel groot dat ergens in het volgende decennium alsnog zal worden besloten tot de aanleg van een spoorverbinding richting Heerenveen, Lelystad en Amsterdam. Door hier nu al rekening mee te houden kunnen t.z.t. veel bovendien daarmee ook een positieve bijdrage worden geleverd aan het versnellen van een dergelijke beslissing tot aanleg van de Zuidzeelijn.	6	De plannen voor het project Groningen Spoorzone worden zo toekomstvast mogelijk uitgevoerd, waarbij ruimte is gereserveerd voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen. Zo hebben we aan de westkant ruimte vrijgehouden voor een eventuele spoorlijn naar Heerenveen.
A11.2	De stad Groningen groeit naar 270.000 inwoners, althans het heeft die ambitie. Maak het daarom mogelijk dat er in de toekomst alsnog ruimte is voor een (stads)tram.	6, 7	De plannen van Groningen Spoorzone zijn geschikt voor een tram. Zo zorgen we er bijvoorbeeld voor dat door de busonderdoorgang in de toekomst ook een tram zou kunnen rijden.

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A11.3	Het is zeer gewenst om ruimte vrij te houden voor een eventuele Zuidereelijn, dan wel een spoorverbinding naar Hamburg.	7, 13	De plannen voor het project Groningen Spoorzone worden zo toekomstvast mogelijk uitgevoerd, waarbij ruimte is gereserveerd voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen. De door u genoemde verbindingen passen in de gereserveerde ruimte.
A12	Overig		
A12.1	In hoeverre is voor de bouw van de busonderdoorgang, voetgangerstunnel en fietstunnel rekening gehouden met extra kosten om het risico van instortingen door aardbevingen zo klein mogelijk te houden? En wie betaalt die extra kosten?	15	Alle bouwwerken zullen we aardbevingsbestendig laten bouwen. De eventuele meerkosten worden in rekening gebracht bij de NAM.
A12.2	Het vernieuwde station ziet er fantastisch uit. En hoe eerder er begonnen kan worden, hoe beter.	8	Hartelijk dank voor uw reactie.

Bijlage - Reactierapport

2B. Ruimtelijk plan stationsgebied zuidzijde

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1	Ontsluitingsgebied zuidzijde		
B1.1	<p>Er wordt gesproken over de noodzaak de Rivierenbuurt aan te laten sluiten op de binnenstad. Ook een fietsroute onder het stationsgebied door moet daaraan bijdragen. Het plangebied lijkt zich aan de zuidzijde echter te beperken tot het NS-bezit. Hoe die verbinding met de Rivierenbuurt in de praktijk zal moeten gaan worden valt helaas buiten het plangebied. (Ook aan de zuidzijde komt de begrenzing van het plangebied ons niet logisch over.) Vooralsnog loopt de zuidelijke uitgang door op de achterzijde van de woningen aan de Parkweg (visueel nogal armoedig) en hebben de wandelaars de keuze tussen de Zaanstraat richting Emmaviaduct aan de ene zijde en de Achterweg richting Hereweg aan de andere zijde. Kortom, de entree aan de zuidzijde kan nog zo glamuzeus worden vormgegeven, die kwaliteit verderop ook waarmaken lijkt een moeilijke zaak te worden.</p> <p>Overigens wordt de noodzaak van een koppeling van de Rivierenbuurt en binnenstad in onze ogen te groot aangezet: het is een gebiedje met een beperkte omvang, van waaruit - behalve misschien vanuit het middenstukje - de</p>	<p>Z4 (Vrienden van de stad Groningen)</p>	<p>De stedenbouwkundige verbinding tussen het station en de Rivierenbuurt (ongeveer 3,5 ha stedelijke ontwikkeling) valt nadrukkelijk niet buiten het project Groningen Spoorzone, maar wel buiten de scope van het stations project van ProRail.</p> <p>Omdat we meer tijd willen uittrekken om samen met de buurt hier een plan voor te maken is dit gebied niet meegenomen in het bestemmingsplan voor het station. Er is in 2011 door de raad een ontwikkelingsstrategie vastgesteld met een aantal principes hoe de zuidelijke stationsentree kan worden aangesloten op de Parkweg. Dit zal het komende jaar verder worden uitgewerkt. De precieze route van de Parkweg naar het station is een verkeerskundige opgave, maar vooral ook een stedenbouwkundige opgave waarbij de Rivierenbuurt na ruim 100 jaar niet meer met de rug naar het station staat, maar op een logische manier een vervolg krijgt tot aan de nieuwe stations entree. De nieuwe (fiets)route naar de binnenstad is altijd additioneel op de bestaande routes via Herewegviaduct en Emmaviaduct. De manier van aansluiten op de Parkweg zal belangrijk zijn voor de betekenis van deze route.</p>

Bijlage - Reactierapport

	<p>routes naar de binnenstad via Hereweg en Emmaviaduct de kortste zullen blijven.</p>	
<p>B1.2</p>	<p><i>“Een fysieke relatie tussen Parkweg en het station is noodzakelijk, maar dit hoeft niet samen te vallen met de ontsluiting voor auto's en bussen”</i></p> <p>Er zijn op dit moment twee fysieke relaties tussen de Parkweg en het gebied ten zuiden van het station: het Hoornsediep/Zaanstraat en de Spaarnestraat. Vanwaar uw noodzakelijkheid van sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg (tussen het Hoornsediepen Rijnstraat) om een grote fysieke relatie te maken? Wij vinden het ongewenst als de ontsluiting voor auto's en bussen voor het station zuidzijde via de woonstraat Parkweg zou plaatsvinden.</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)</p>
		<p>De directe verbinding van de toekomstige zuidentree van het station heeft alles te maken met het feit dat het station geen functie is die verstoort mag liggen in de stad. Vanaf de zuidkant beschouwd, was dat de afgelopen 100 jaar nadrukkelijk wel zo. Ervaringen elders leren ons dat een goede ruimtelijk verbinding met omliggende wijken nieuwe impulsen kan geven. De wens is om langzaam verkeer tussen het station en de zuidelijke wijken (ongeveer 15% van de reizigers) gebruik te laten maken van de zuidentree waar dat nu nog via de blauwe brug gaat. We gaan daarom in het ruimtelijk plan voor het station gebied zuidzijde op zoek naar een comfortabele verbinding tussen stationsentree en Parkweg. De Parkweg krijgt daarmee een (bescheiden) rol als ontsluiting voor langzaam verkeer richting station. Voor bussen gaan we onderzoeken hoe er een snelle ontsluiting kan komen zonder het woonkarakter van de Parkweg aan te tasten.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1.3	<p><u>3.3 - Kaartje toekomstige situatie stationsgebied blz. 17:</u> Op deze kaart zijn de toekomstige verkeersmodaliteiten ingetekend. Waarom wordt voor het autoverkeerde Parkweg, die buiten het plangebied ligt ingetekend terwijl het voetgangers en fietsverkeer aan de zuidzijde stopt bij de plangrens? En waarom wordt de Parkweg, die tussen Het Hoornsediep en de Rabenhauptstraat een 30 km weg is ingetekend alsof het zoals het Parkweg- en Emmaviaduct en de Stationsweg een hoofdverkeersweg is?</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkverening De Rivierenbuurt)</p>	<p>Het betreffende kaartje laat zien welke verkeersmodaliteit waar rijdt/loopt. Het gaat hierbij alleen om verbindingen waarvan duidelijk is waar ze exact liggen. Voor de fietsers/voetgangers is dat aan de zuidzijde van het Hoofdstation nog niet duidelijk. Voor de Parkweg is wel bekend dat hier auto's rijden, al delen we wel uw mening dat het gebruik van de Parkweg van een hele andere orde grootte is dan van de Stationsweg. Het kaartje beoogt niet de intensiteit van de betreffende weg aan te geven.</p>
B1.4	<p>Hoe komen auto's vanaf de Parkweg en bussen vanaf de Parkbrug bij de zuidzijde van het station? Gaan deze over het Hoornsediep of via de Parkweg en de Spaarnestraat rijden of via een klein stukje Parkweg en een doorsteek, die mogelijk wordt door de sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg, naar het Station Zuidzijde? En hoe rijden straks de bussen op het Park- en Emmaviaduct naar het Station zuidzijde? Gaan deze rijden over de Brailleweg, dan wel het Hoornsediep of via een klein stukje Parkweg met een doorsteek, die mogelijk wordt door de sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg, naar het Station?</p>	<p>14, 16, 17, 19 (Wijkverening De Rivierenbuurt)</p>	<p>Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze auto's en bussen aan de zuidzijde van het Hoofdstation komen. Dit gaan wij uitwerken in het ruimtelijk plan dat in 2016 voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation wordt opgesteld. We streven ernaar de ontsluiting van het busstation niet via woonstraten te laten verlopen. Daar moeten we een andere oplossing voor zoeken. Eerste schetsen wijzen uit dat die mogelijkheden er zijn. Daarbij kunt u denken aan aanpassingen aan het Emmaviaduct waardoor de ontsluiting langs die weg verloopt.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1.5	<p>Hoe gaat de fietsroute vanaf de plangrens verder zuidwaarts lopen? Wordt er aangesloten op de Spaarnestraat of worden er woningen langs de Parkweg noordzijde gesloopt voor een nieuwe doorbraak?</p>	21	<p>We weten nog niet hoe de fietsroute zal lopen. De ligging van de toekomstige fietsroute vanaf de uitgang fietstunnel naar de Rivierenbuurt wordt meegenomen in het ruimtelijk plan in dat 2016 voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation wordt opgesteld.</p>
B2	Ontwerp		
B2.1	<p>De voetgangerstunnel onder de sporen door krijgt aan de zuidzijde een riant vormgegeven vloeiende entree, aan de noordzijde eindigt hij in trappen. Aan de zuidzijde komen alle bussen. Dat betekent dat de zuidentree zowel qua uitstraling als qua functies de belangrijkste wordt. De hoofdingang/-uitgang van het station keert zich op deze wijze af van de binnenstad.</p>	24 (Vrienden van de stad Groningen)	<p>Het toekomstig station is rond de perrontunnel georganiseerd. De noordelijke perrons zijn voor regionale treinen, de zuidelijke voor nationale treinen en het meest zuidelijke voor het (toekomstige) busstation. Deze organisatie heeft te maken met de lay-out van sporen en busbanen. Uit onderzoek blijkt dat zo'n 85% van de reizigers bestemming/herkomst aan de noordzijde van het station zal hebben, waardoor dit verreweg de meest belangrijke zijde van het station blijft. Het noordelijke stijgpunt met (rol)trappen en een lift komt uit bij de monumentale stationskappen en direct achter de monumentale stationshal. Door het verplaatsen van sporen en de winkeljes zal het monumentale deel van het station door de reizigers nog beter ervaren kunnen worden. Aan de zuidzijde is ruimte om het nieuwe stationsplein een vloeiende overgang met de passage vorm te geven. Dit moet tevens een buurtplein voor de Rivierenbuurt worden met een verscheidenheid aan stedelijke functies, maar zal in de praktijk niet de drukste kant van het station worden.</p> <p>Dit jaar werken we de invulling van het gebied aan de zuidzijde van het Hoofdstation verder uit met buurten andere betrokkenen.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B3.1	<p>Bestaande bebouwing</p> <p>Wij zijn Gruno's Postharmonie (www.gph.nl) en wij huren een repetitieruimte aan Spaarnestraat 3. De ruimte is eigendom van PostNL. Medehuurer is het Politie Orkest Noord-Nederland (PONN). Wij realiseren ons dat deze plannen op termijn consequenties hebben voor onze ruimte, maar een andere ruimte zoeken kost tijd en geld. Dus zo'n stap zet je het liefst alleen als dat echt nodig is. Als stakeholder in het gebied willen wij daarom graag op de hoogte worden gehouden van de plannen.</p>	4	Uw repetitieruimte ligt in het gebied waarvoor we in 2016 een ruimtelijk plan gaan opstellen. We zullen u op de hoogte houden van de vorderingen van dit plan.
B3.2	<p>3.1 Laatste alinea: <i>"De bebouwing direct grenzend aan de zuidzijde van het stationsgebied wordt getypeerd als kleinschalige woonbebouwing."</i> Wij vinden onze aan aaneengesloten, seriematige woonblokken van 100 m en 250 m lengte en ca. 12 m hoog geen kleinschalige woonbebouwing.</p>	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	<p>Beneden-boven-woningen zijn voor Groningen in de wijken rond de binnenstad vrij gebruikelijk. Het is een stedelijke manier van wonen, maar komt niet in aanmerking voor de term 'hoogstedelijk' of 'grootschalig'. Gestapelde bouw zoals de woningenbouw van bijvoorbeeld De Regentes of de Dinkelflat kunnen wel als zodanig getypeerd worden. Een schaalstudie van het toekomstige gebied tussen Parkwegen Stationsentree zal onderdeel zijn van het maken van het ruimtelijk plan.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B3.3	<p>Stadsentree: <i>"Met de transformatie van de zuidelijke ring vormen de Brilleweg, het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct de nieuwe stadsentree van het centrum van Groningen voor de auto. Dit wordt een entree met allure en een nieuw elan."</i></p> <p>U vindt dus dat de bestaande situatie weinig tot geen allure heeft? En hoe wilt u een entree met allure en nieuw elan bereiken; de route van het Julianaplein tot aan het Verbindingskanaal is ca. 1 km lang. Er ligt ca. 150 m1 onbebouwd Stationsgebied Zuid aan deze route. Dat is wel heel weinig om uw ambitie te kunnen realiseren (van de onbebouwde terreinen aan de overzijde van het water, de Grunobuurt, is het beeld in grote lijnen bekend). Of vindt u dat bebouwing en infrastructuur die volgens u niet bijdragen aan een entree met allure en een nieuw elan gesloopt moeten worden om deze ambitie te kunnen realiseren?</p>	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	<p>Met de vaststelling van de Ontwikkelstrategie uit 2011 heeft de Gemeenteraad een voorkeur uitgesproken voor het ontmantelen van het Parkwegviaduct. Dat werd behalve als een soepele verkeersafwikkeling vooral gezien als een visuele barrière voor de (woon)bebouwing aan het Hoornsdediep. Tot de jaren zestig woonden mensen hier aan het water, nu wordt de sfeer bepaald door autoverkeer. Het idee is dat de stad een mooie entree verdient die bovendien bijdraagt aan het ontwikkelen van het stationsgebied. Het slechte voorbeeld van het Cascadecomplexen KPN Borg die geen relatie hebben met de stadseentree, anders dan dat ze er naast staan, willen we aan de zuidzijde niet herhalen. De uitwerking van het concept Emmaboulevard en alternatieven hierop (met of zonder viaduct) zal plaatsvinden in het kader van de studie naar verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het station en de toekomstige ontsluiting die dit busstation nodig heeft richting Julianaplein.</p> <p>De studies zullen onderdeel uitmaken van de dialoog die we met omgeving zullen voeren over het ruimtelijk plan zuidzijde.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B4	Effecten		
B4.1	<p>Ik heb een woonhuis aan de Parkweg, waarvan de achtertuin grenst aan het stationsgebied. Hier ligt nu een ruime groenstrook met bomen en bosjes. Mijn zorg gaat over geluidsoverlast door het geplande busstation. Om dit te beperken en het uitzicht groen te houden pleit ik voor een ruime groenzone tussen de achterzijde van de woningen en het geplande busstation. Dat vind ik voor het woonplezier van de huizen aan de noordzijde van de Parkweg van groot belang.</p>	1	<p>Het besluit over het busstation is nog niet genomen. Als hiertoe wel wordt besloten, dan worden geluidsmaatregelen getroffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidsabsorberende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het Voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie zonder geluidsmaatregelen.</p> <p>Uw suggestie over het groene uitzicht heeft betrekking op het gebied tussen de woningen Parkweg en de plangrens van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen. Voor de invulling van dit tussenliggende gebied wordt een ruimtelijk plan opgesteld, waarbij uw suggestie wordt betrokken. We zullen omwonenden uitnodigen mee te denken over de invulling van het gebied.</p>

Bijlage - Reactierapport

2C. Ruimtelijk plan stationsgebied noordzijde

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C1	Stadsbalkon		
C1.1	<p>Verwijder het stadsbalkon. De ondergrondse fietsenstalling moet blijven maar het stadsbalkon is een verschrikking; een doorn in het oog van iedere Groninger. Het is weliswaar functioneel maar qua zichtlijnen en esthetiek zeer storend.</p> <p>Suggesties ter verbetering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitdiepen zodat deze volledig onder de grond komt te liggen - Alle bussen naar de achterzijde van het station. Inrit diepere fiets parkeer garage kan dan vanaf oude busplaatsen. - Een mooi open park voor het station, met een fontein en bankjes. Heerlijk om zomers voor het station te wachten. - Verbeter de route vanaf de taxi's naar de stationshal en vice versa. Deze route is nu een regelrechte ramp, zeker voor bejaarden en mindervaliden. 	6, 7, 9, 10	<p>Dat de meningen over het Stadsbalkon uiteenlopen, is ons bekend. Het project Groningen Spoorzone voorziet in eerste instantie alleen in een verbeterde looproute tussen de stationshal en de Weikmanbrug. Daarbij zullen we ook de toegankelijkheid verbeteren en hoogteverschillen bij op- en afstappen zoveel mogelijk wegnemen.</p> <p>Wel zijn we voornemens om de taxi's te verplaatsen naar een plek onder de westelijke perronkappen. Het gaat hierbij om het perron dat zijn treinfunctie zal gaan verliezen. Ook de K+R aan de noordzijde van het Hoofdstation zal naar deze locatie verplaatst worden.</p> <p>Overige maatregelen aan de voorzijde van het Hoofdstation zijn nog niet voorzien. Wel gaan we in 2017 een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen. Sloop van het stadsbalkon is vooralsnog niet aan de orde. Dat heeft ermee te maken dat het stadsbalkon als fietsenstalling zeer goed functioneert. Er staan ruim 5000 fietsen in. Het zou een grote en zeer kostbare opgave zijn om deze fietsen elders onder te brengen.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C1.2	<p>Ons grootste punt van zorg is de toekomstige functie van de ruimte voor het station. De route over het stadsbalkon naar de hoofdentree wil men verbeteren. Er staat: 'het stadsbalkon zal beter aansluiten op zijn omgeving door de hoogteverschillen op te lossen.' Een cryptische formulering, want wordt nu bedoeld dat het balkon verlaagd wordt of wordt bedoeld dat de omgeving wordt verhoogd. Het bestemmingsplan zou hierover informatie moeten bevatten, maar die ontbreekt. Het valt echter te vrezen, dat alle aanpassingen aan het stadsbalkon lapmaatregelen zullen blijken te zijn. Sloop van het balkon en het aanleggen van een nieuwe, eventueel grotere fietsenkelder lijkt ons de enige goede oplossing.</p> <p>Maar de belangrijkste vraag: wie gaat het ple in straks gebruiken? Bussen komen er niet meer, fietsers gaan er grotendeels onderdoor. Kiss&Ride en de taxi's verhuizen naar het westelijk deel van het perronplein. De enigen die er nog iets te zoeken zullen hebben zijn de voetgangers naar en van het centrum. Dat zullen er niet meer zijn dan het aantal dat nu de Werkmanbrug oversteeft. Op die smalle brug lijkt het soms wel druk, maar als je die mensen</p>	<p>24 (Vrienden van de stad Groningen)</p>	<p>Er heersen brede positieve gevoelens voor het op termijn volledig ondergronds maken van de fietsenstalling onder het voorplein. Dit betekent dat er draagvlak is om de stalling te slopen. De stalling functioneert echter zeer goed en is nog geen 10 jaar oud. Er zijn bovendien geen middelen beschikbaar om deze omvangrijke operatie nu toe te voegen aan de scope van het project. Bij de bouw van een dergelijke fietsenstalling wordt bovendien gebruik gemaakt van landelijke subsidies. Daar zullen we niet opnieuw aanspraak op kunnen maken voor dat deel van de fietsen wat nu in principe goed gestald kan worden.</p> <p>Dit betekent dat we de ambities om een voor Groningen passend stationsplein te maken moeten realiseren bovenop het Stadsbalkon. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de manieren waarop het ple in kan worden ingericht.</p> <p>Naast de uitstraling van het dek van het stadsbalkon worden vooral het hoogteverschil met de omgeving en de obstakels op het dek als belemmerend ervaren voor de route naar de binnenstad. Door deze obstakels te verwijderen en de omgeving rond het stadsbalkon te verhogen kunnen we dit verbeteren. De verbinding tussen de stationshale en de Werkmanbrug wordt daarmee vloeier. In het ontwerpproces zal verder worden bekeken of de groene inrichting die het stationsplein tot begin jaren 90 had terug kan komen en daarmee de reiziger meer kan worden uitgenodigd om op het stationsplein te verblijven. Naast de aanpassingen aan het stadsbalkon zal ook de omgeving veranderen. De horecafuncties in het station zullen terrastruimte krijgen op het plein. En de stationsweg zal met het verdwijnen van de bussen een aangenamere groene uitstraling kunnen krijgen. Omdat het stationsplein bijna elk decennium verandert moet deze aanpassing ook niet worden gezien als eindbeeld. De voorgestelde aanpassingen voor</p>

Bijlage - Reactierapport

	<p>denkt in de veel grotere ruimte voor het station, dan moet je vrezen dat het een dode boel wordt. Is dat het visitekaartje dat wij stad verdienen?</p>	<p>deze fase moeten echter wel zorgen voor een aantrekkelijke, directe route naar de binnenstad.</p> <p>Berekeningen wijzen namelijk uit dat in 2030 ongeveer 30.000 voetgangers dagelijks gebruik zullen maken van deze route. Dit zal mede komen doordat ingang van de reizigerstunnel recht achter het stationsgebouw komt te liggen. Ervanuit gaan de dat de reizigerstunnel dan ook toegang geeft tot het nieuwe busstation. Ook het aanpassen van de uren in de stationshal, die nu te weinig capaciteit hebben en de oversteekplaats op de stationsweg, die nu in de verkeerde richting ligt spelen hierin een rol.</p> <p>Wel zijn we voornemens om de taxi's te verplaatsen naar een plek onder de westelijke perronkappen. Het gaat hierbij om het perron dat zijn trein functie zal gaan verliezen. Ook de K+R aan de noordzijde van het Hoofdstation zal naar deze locatie verplaatst worden.</p>
--	---	---

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C2	Toegankelijkheid		
C2.1	Graag veel meer rekening houden met mindervaliden en ouderen bij de toegang tot de stationshal. Met name het deel tussen de taxi's en de stationshal is nu uitermate ongeschikt voor mindervaliden en ouderen, zeker met koffers zijn er veel te veel obstakels. Ook het stadsbalkon is totaal ongeschikt door de hellingen.	13	We gaan in 2017 een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen. Hierin wordt een verbeterde looproute van stationshal naar Werkmanbrug ontwikkeld en is de toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden een prominent aandachtspunt. We zijn we voornemens om de taxi's te verplaatsen naar een plek onder de westelijke perronkappen. Het gaat hierbij om het perron dat zijn treinfunctie zal gaan verliezen. Ook de K+R aan de noordzijde van het Hoofdstation zal naar deze locatie verplaatst worden. We nemen uw suggesties mee als input voor het ruimtelijk plan. Sloop van het stadsbalkon is vooralsnog niet aan de orde.
C3	Museumbrug (Werkmanbrug)		
C3.1	Het is een mogelijk het stoptlicht bij de Museumbrug te omzeilen. De Stationsweg kan met een (verhoogde) kronkel direct langs het Stadsbalkon en de bebouwing lopen en daar een nieuwe Kiss&Ride vormen (denk aan een terminal op een vliegveld). De voetgangers- en fietsertunnel kan dan daaronderdoorgetrokken worden en met een bocht zonder stoptlicht op de Museumbrug uitkomen.	2	De noordzijde (binnenstadzijde) van het Hoofdstation maakt op dit moment nog slechts beperkt onderdeel uit van het project Groningen Spoorzone. Voor de noordzijde van het Hoofdstation wordt in 2017 nog een ruimtelijk plan opgesteld, waarbij verbetering van de loopverbinding tussen de stationshal en de Werkmanbrug (=Museumbrug) een belangrijk uitgangspunt is, waarbij we ernaar streven om geen verkeerslichten te hebben bij de Werkmanbrug. Indien de gemeenteraad besluit om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation rijden er veel minder bussen over de Stationswegen ontstaan er kansen om de fiets- en voetgangers beter te faciliteren. We zullen uw suggestie betrekken bij dit nog op te stellen ruimtelijk plan.

Bijlage - Reactierapport

2D. Algemeen / Overig

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
D1	Communicatie		
D1.1	Wij willen graag geïnformeerd blijven over de plannen.	11	Wij zullen u van de verdere planvorming op de hoogte houden.
D1.2	Grip krijgen op documenten als deze zou vergemakkelijkt worden als de in te tekst voorkomende subkopjes ook in de inhoudsopgave opgenomen zouden worden.	18	Wij nemen kennis van uw suggestie.
D2	Onderzoek		
D2.1	Is de inpassing van het voornemen het trein- en busverkeer te intensiveren in de stedelijke structuur niet een onderwerp van onderzoek? In de bijeenkomsten van zgn. klankeordgroep hebben we op dergelijk onderzoek aangedrongen en toegespt op de wenselijkheid van een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA). Ons uitgangspunt voor een dergelijke analyse is de vraag hoe de stad verder kan profiteren van de ingrepen die met de intensivering van de rail- en busverkeer te maken hebben (in hun onderlinge afhankelijkheid).	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	<p>Het voornemen tot intensiveren van het treinverkeer en busverkeer is uitgewerkt in de geactualiseerde netwerkanalyse Groningen – Assen 2030 en de daarbij horende uitwerking voor het openbaar vervoer; de HOV-visie. In deze documenten is ook de onderlinge samenhangen afhankelijkheid nadrukkelijk beschreven. Voor het treinverkeer is dat bovendien uitgewerkt in het Programma Noord-Nederland.</p> <p>We zijn van mening dat voor het project Groningen Spoorzone geen MKBA noodzakelijk is en zien de meerwaarde ook niet. Een MKBA wordt over het algemeen opgesteld om vast te stellen of de investering in een project opweegt tegen de opbrengsten. Het besluit over de investering in Groningen Spoorzone en de benodigde onderbouwing hiervoor, ligt bij de gemeenteraad en Provinciale Staten.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
D2.2	<p>De inspreker kan en wil zich niet op voorhand verenigen met de plannen vanwege de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het voornemen in de huidige weergave is genomen op niet nader volledig beoordeelde feiten. - Het besluit in zichzelf is tegenstrijdig omdat er ook andere inhoudelijke waardeoordelen van toepassing zijn. - De feitelijke en inhoudelijke problematiek die rond om de gekozen referentiewaarden speelt zijn tot op heden miskend. - De door de betrokken partijen geschreven argumentatie is enkel en alleen gebaseerd op tal van aannames die door de onduidelijkheid van de gekozen variant niet vrije controleren zijn. - Besluitvorming heeft plaatsgevonden terwijl men weet dat het gepresenteerde te allen tijde door een eigen nieuw besluit naar believen kan worden aangepast in elke maar denkbare richting. - De zorgplicht ten opzichte van het persoonlijk belang wordt in hoge mate door de vertegenwoordigers van de presenterende partijen geschonden dan wel geweld aan gedaan. - Er tal van menselijke negatieve redenen van beïnvloeding van de 	25	<p>REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN (Volgens artikel 3, eerste lid, van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 wordt inspraak in principe verleend aan inspraakgerechtigden. Volgens artikel 1, onderdeel d, van de verordening wordt onder inspraakgerechtigden verstaan: ingezetenen van de gemeente Groningen en belanghebbenden. Inspreker is geen ingezetene van de gemeente Groningen. Evenmin is gebleken dat hij belanghebbende is.)</p> <p>De gebruikte formuleringen en het zeer algemene en weinig concrete karakter van de zienswijzen maken het moeilijk hierop een reactie te geven. Voor zover de inspreker doelt op de onderzoeken, die zijn uitgevoerd, en de onderbouwing van het voorgenomen besluit verwijzen wij naar de toelichting van het bestemmingsplan en naar de beantwoording van de overige daarop betrekking hebbende inspraakreacties.</p>

Bijlage - Reactierapport

		<p>openbare orde en veiligheid op genoemde locatie zijn aan te voeren welke alleen al op grond van de voorgenomen voorstelling, uitgangspunten, als grond van onhaalbaarheid aangevoerd kunnen worden.</p> <ul style="list-style-type: none">- De compensatie voor negatieve hande isbelemmeringen welke uit het voorgestelde voortvloeiën voor diverse belanghebbenden wordt nergens aangeboden.- Er tal van zaken dermate prematuur worden weergegeven dat zij strijdig zijn, dan wel op gespannen voet staan met de Crisis- en herstelwet volgens welke een en ander moet worden uitgevoerd.- Het geheel der gepresenteerde stukken is dermate prematuur en onzeker, dat beoordeling in objectieve zin bijna onmogelijk is omdat niet vast staat binnen welk deel van het overkoepelend plan van de ruimtelijke toekomstige plannen wel of niet realisatie is gegarandeerd.	
--	--	--	--

Bijlage - Reactierapport



3 OVERLEG: REACTIES VAN OVERLEGPARTNERS

Het Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdstation is toegezonden aan de volgende overleegpartners:

- Commissie Welstandszorg Groningen
- Enexis
- KPN Telecom
- NS Stations
- NS Vastgoed BV
- NV Nederlandse Gasunie
- NV Waterbedrijf Groningen
- ProRail B.V.
- Provincie Groningen
- Tenne TTSO (hoogspanningsverbindingen)
- Veiligheidsregio Groningen (externe veiligheid en brandweer)
- Waterschap Hunze en Aa's
- Ziggo

Het is wettelijk voorgeschreven om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (-wijziging) de overleegpartners te betrekken (op grond van art. 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening). De Gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de Bestemmingsplannen en de procedures in geval van gewenste bestemmingsplanwijzigingen. Hoe wel een aantal overleegpartners onderdeel is van de samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone heeft de Gemeente Groningen alsnog de plannen formeel ter overleg voorgelegd. Onderstaand ziet u de -veelal technische- reacties van de verschillende overleegpartners en het antwoord van de Gemeente Groningen.

Bijlage - Reactierapport

3A. NS

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 23	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.1	<p><u>Artikel 1</u> Begrippen: Graag opnemen dat cultuur, ontspanning en culturele voorzieningen (1.27 en 1.28 begrippen) mogelijk zijn in het gebied 'Verkeer - Railverkeer' (artikel 6). Bijvoorbeeld om <i>lost and found</i> tentoonstelling, evenementen etc mogelijk te maken.</p>	<p>Aan deze wens wordt tegemoetgekomen. Cultuur en ontspanning is al mogelijk binnen de aanduiding 'gemengd' (voormalig seinhuis). Deze functie zal worden uitgebreid over de gehele bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.</p>
3A.2	<p><u>Artikel 1</u> Begrippen: Graag opnemen dat cultuur, ontspanning en culturele voorzieningen (1.27 en 1.28 begrippen) mogelijk zijn in het gebied 'Verkeer' (artikel 5). Bijvoorbeeld om <i>lost and found</i> tentoonstelling, evenementen etc mogelijk te maken.</p>	<p>De functie cultuur en ontspanning kan aan de bestemming worden toegevoegd voor zover het de spoorse functies betreft (de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - de tailhandel en horeca 2', 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang' en 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling').</p>
3A.3	<p><u>Artikel 4</u> Dienstverlening: Onder 4.1 onder h graag toevoegen dat 'specifieke vorm van verkeer- kiss and ride' ook gebruikt kan worden als parkeervoorzieningen, logistieke verkeersvoorzieningen, aan en afvoeren van goederen.</p>	<p>Deze wijziging is niet nodig. In de bestemming Dienstverlening zijn wegen, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen al begrepen. Voor zover de bestemming Dienstverlening betrekking heeft op NS-eigendommen / het spooremplacement (betreft overhangende kantoorleugel KPN-borg) is de grond mede bestemd voor: spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals een station, wachtruimten en perrons. Hiervoor is de aanduiding 'railverkeer' op de verbeelding opgenomen. Daarnaast is ter plaatse de functie kiss-and-ride toegestaan (d.m.v. de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride').</p>
3A.4	<p><u>Artikel 4</u> Dienstverlening: Onder 4.1 onder j graag opnemen dat onder 'additionele voorzieningen' onder meer een vuilplein is begrepen</p>	<p>De toevoeging 'vuilplein' is niet noodzakelijk. Deze functie komt binnen de bestemming Dienstverlening niet voor. Overigens is een milieustraat ten behoeve van de spoorwegen inherent aan de bestemming 'Dienstverlening', aangezien deze bestemming tevens de functie spoorwegverkeer omvat, en dus niet uitgesloten.</p>

Bijlage - Reactierapport

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.5	<p>Artikel 5 Verkeer: NS begrijpt artikel 5.1. onder h zo dat ter plaatse horeca 1, 2, 3 is toegestaan. Zie in dit verband ook pagina 52 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 2 is gestaan, is zulks voor NS te beperkend. Om de objecten te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1, 2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.</p>	<p>Detailhandelen horeca -1, horeca -2 en horeca -3 zijn toegestaan tot een netto vloeroppervlak van in totaal 500 m².</p>
3A.6	<p>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer: Het stationsgebouw is bestemd als (sdh-dh3). NS begrijpt artikel 6.1 onderg sub 1 zo dat in het stationsgebouw naast detailhandel Horeca 1, 2, 3 en 4 is toegeestaan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 3 is toegestaan, is zulks voor NS te beperkend. Om het stationsgebouw te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1, 2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.</p>	<p>Detailhandelen horeca zijn binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' toegestaan op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandelen horeca 3' (het stationsgebouw) en de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandelen horeca 4' (het perroneiland). Daarnaast zijn deze functies toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer', voor zover aangeduid als 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandelen horeca 2' (de zuidelijke stationsentree). Binnen de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 2' en 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 4' is de omvang van deze functies gelimiteerd tot een netto vloeroppervlak van 500 m², respectievelijk 650 m². Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 3' (het stationsgebouw) geldt geen oppervlaktebeperking. De horeca is op alle genoemde locaties toegestaan in de vorm van horeca –1, horeca –2 en horeca –3. Aanvullend zijn volgens het voorontwerp bestemmingsplan buiten de genoemde functieaanduidingen detailhandel en horeca mogelijk tot een netto vloeroppervlak van 25m² per vestiging. De maatvoering voor deze kleinschalige voorzieningen zal in het ontwerp bestemmingsplan naar aanleiding van het overleg met NS Stations worden verruimd. Zie hiervoor de beantwoording bij reactie nr. 3A.8.</p>
3A.7	<p>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer: Een deel van het nieuwe perron is bestemd als (sdh-dh4). NS begrijpt dat artikel 6.1 onderg sub 2 zo dat dat ter plaatse naast</p>	<p>Zie het antwoord bij 3A.6. Horeca 4 is niet toegestaan.</p>

Bijlage - Reactierapport

	<p>detailhandel horeca 1, 2, 3 en 4 is toegestaan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 3 is toegestaan, is zulks voor NSTe beperkend. Om de objecten te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1, 2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.</p>	
NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A. 8	<p>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer: Artikel 6.1 onder g sub NS heeft tenminste 30 m2 netto vloeroppervlakte nodig om bijvoorbeeld de nieuwe standaard kiosken te kunnen exploiteren.</p>	<p>In nader overleg met NS Stations is besloten de maximale oppervlakte te verruimen tot 40 m2 per vestiging. Tevens is de maximale bouwhoogte verhoogd tot 4 meter.</p>
3A. 9	<p><u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> NS begrijpt artikel 6.1 onder g sub 2 verder zo dat de m2's onder sub 3 niet in mindering worden gebracht op de 650 m2 uit sub 2. Met andere woorden, NS gaat er vanuit dat sub 2 en sub 3 los van elkaar staan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. NS begrijpt artikel 6.1 onder g sub 3 verder zo dat in het gehele gebied 'Verkeer-Railverkeer' detailhandelen horeca 1, 2, en is toegestaan (zij het met een beperking van het aantal m2 per vestiging). Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting.</p>	<p>Dit is juist. Naast de 650 m2 op het perroneiland (en de in oppervlakte niet gelimiteerde mogelijkheden binnen het stationsgebouw) is binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer de tailhandel en horeca mogelijk tot een netto vloeroppervlak van 25 m2 per vestiging. Dit zal, zoals gezegd, worden gewijzigd in een netto vloeroppervlak van maximaal 40 m2 per vestiging. Het metrage van deze kleinschalige voorzieningen wordt niet in mindering gebracht op de toegestane oppervlakte op het perroneiland.</p>
3A. 10	<p><u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.1 onder k graag toevoegen dat 'specifieke vorm van verkeer-kiss and ride' ook gebruikt kan worden als parkeervoorzieningen, logistieke verkeersvoorzieningen, aan- en afvoer van goederen.</p>	<p>Parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan bij de aanduiding 'parkeerterrein'. Het is de vraag of elders binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' behoefte bestaat aan een openbare parkeergelegenheid. Parkeren door het eigen personeel kan als inherent aan de functie spoorwegverkeer worden beschouwd. Dit geldt ook voor logistieke verkeersvoorzieningen en aan- en afvoer van goederen.</p>
3A. 11	<p><u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.1 toevoegen dat de gronden 'Verkeer-Railverkeer' ook zijn bestemd als dienstgebouw, dat zal worden als kantoor, wacht, werk, verkleed- en ontspanningsruimte ten behoeve van facilitair personeel.</p>	<p>Dit is niet nodig, omdat de gronden al zijn bestemd voor spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals een station, wachtruimten en perrons.</p>

Bijlage - Reactierapport

3A.12	<p><u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.2.2. onder h. De bouwhoogte van 3 meter is voor de NS te beperkend. Graag wijzigen in minimaal 3,5 meter. Onder meer in verband met aan te brengen installaties e.d.</p>	<p>zie 3A.8</p>
NR.	<p>REACTIE OVERLEGPARTNER</p>	
3A.13	<p><u>Verbeelding:</u> Vlaksdh-dh4 graag over het gehele perronplein uitbreiden. Op dit moment is namelijk nog niet duidelijk waar welke functies op het perronplein komen.</p>	<p>REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN In het vastgestelde Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2.0 is aangegeven dat de commerciële voorzieningen onder de monumentale perronkappen worden gesitueerd. De locatie van de commerciële voorzieningen is volgens ons dus wel bekend.</p>
3A.14	<p><u>Verbeelding:</u> Vlaksdh-dh2 over een groter vlak uitbreiden. Op dit moment is namelijk nog niet duidelijk waar alle functies aan de zuidzijde zullen komen. In de fietsenstalling moet ook de tailhandel mogelijk worden gemaakt.</p>	<p>In het vastgestelde Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2.0 is aangegeven dat de commerciële voorzieningen aan de uiteinden van de reizigerstunnel worden gesitueerd. De locatie van de commerciële voorzieningen is volgens ons dus wel bekend.</p>

3B. N.V. Nederlandse Gasunie

NR.	<p>REACTIE OVERLEGPARTNER</p>	
3C.1	<p>Bij brief/e-mailbericht van 23 november 2015 hebben wij het bovenge noemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ontvangen. Het plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid.</p> <p>Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgasleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.</p>	<p>REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN Hiervan wordt kennis genomen.</p>

3C. Provincie Groningen

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 27	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3D.1	De inhoud van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Hiervan wordt kennis genomen.

3D. Tennet TSO B.V.

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3D.1	Binnen de grenzen van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen heeft TenneT noch bovengrondse, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wij hebben dan ook geen op- en/of aanmerkingen op genoemd plan.	Hiervan wordt kennis genomen.

Bijlage - Reactierapport

3E. Veiligheidsregio Groningen

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 26	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3B.1	De veiligheidsregio merkt op dat het aspect externe veiligheid voor het voorliggende bestemmingsplan is beoordeeld door de Omgevingsdienst Groningen. De omgevingsdienst heeft daarbij advies ingewonnen van de veiligheidsregio. Dit advies is verwerkt in de externe veiligheidsparagraaf van het bestemmingsplan. Een volledige uitwerking van het aspect externe veiligheid staat in de externe veiligheidstoets in de bijlagenbundel bij het bestemmingsplan. Hierin is het advies van de veiligheidsregio onverkort overgenomen. Daarom is een nadere advisering door de veiligheidsregio niet nodig. Wel wordt in overweging gegeven de acceptatie van de externe veiligheidsrisico's expliciet door het college van burgemeester en wethouders te laten vaststellen.	Hiervan wordt kennis genomen.

3F. Waterschap Hunze en Aa's

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 22	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3C.1	Binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Dienstverlening' (artikel 4 en 5) die direct grenzen aan het boezemwater (Hooms Diep – Verbindingskanaal) een strook met de functie boezemkade van het Waterschap Hunze en Aa's. Aan deze kaden is in het plan niet de dubbelbestemmingsomschrijving: 'Waterstaat-Waterkering' in de planvoorschriften en plantoelichting aangegeven. Wij verzoeken u dit alsnog toe te voegen.	We zullen deze dubbelbestemming opnemen in het bestemmingsplan

4 CONCLUSIE

PostNL-locatie

Toen het *Ruimtelijke Functioneel Ontwerp* in januari 2015 werd vastgesteld, is er gekozen voor een diagonaal spoor kruisende busonderdoorgang. Niet veel later gaf PostNL dat zij het stationsgebied zou willen verlaten. Door de PostNL-locatie bij de plannen van Groningen Spoorzone te betrekken ontstaan er nieuwe mogelijkheden.

Als er wordt gekozen om het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation te verhuizen, kan het busstation 'gestrekt' worden aangelegd. Gestrekt wil zeggen dat alle haltes zich aan één lang busperron bevinden. Een dergelijk busstation is veiliger, omdat voetgangers dan niet hoeven over te steken. Bij deze 'gestrekte' variant is de busonderdoorgang korter. Naast de mogelijkheden voor het busstation en de busonderdoorgang, kan ook de aansluiting van de Rivierebuurt bij het stationsgebied worden verbeterd. Dat waren voor ons de redenen om deze kansen nader te onderzoeken, om dit met de buurt te bespreken en om de onderhandelingen met PostNL te starten. Op 15 juni is bekend geworden dat wij de PostNL-locatie hebben aangekocht.

Uit de actieve dialoog met de dialoog komt naar voren dat er groot draagvlak is om de PostNL-locatie bij de spoorse plannen te betrekken. Er zijn wel zorgen over de milieu effecten van een busonderdoorgang en busstation. Het aantal parkeerplaatsen is ook een punt van aandacht. Door de korte busonderdoorgang te voorzien van een halfopen groen dak in combinatie met een geluidsabsorberende beplating op de wanden van de busonderdoorgang, zal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens overschreden worden. Bovendien is er nog steeds sprake van een (niet voelbare) afname van trillingen ten opzichte van de huidige situatie. Ook de luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke normen.

Samen met direct aanwonenden werken we de ruimtelijke inpassing van de korte busonderdoorgang verder uit. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn een groene inpassing en het behoud van het aantal aanwezige parkeerplaatsen.

Reacties buiten reikwijdte bestemmingsplan

Er zijn ook verschillende reacties binnengekomen over de planuitwerking voor stationsgebied zuidzijde en noordzijde. Hier gaan we in 2016 (zuidzijde) en 2017 (noordzijde) volop mee aan de slag. We hopen dan weer op een goede samenwerking met de omgeving.

5 INDEXLIJST

GEGEVENS INSPREKER		VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
CONTACTNR.	ORGANISATIE	IN PARAGRAAF	OP PAGINA
1		B4.1	38
2		A1.1, A3.8, C3.1	7, 14, 42
3		A6.1	20
4		B3.1	36
5		A7.1	21
6		A11.1, A11.2, C1.1	30, 30, 39
7		A4.2, A11.2, A11.3, C1.1	17, 30, 31, 39
8		A5.1, A12.2	20, 31
9		C1.1	39
10		C1.1	39
11		A3.1, A3.2, A3.3, A6.2, A10.1, D1.1	9, 10, 10, 21, 29, 43
12		A3.4	11
13		A11.3, C2.1	31, 42
14		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
15		A1.2, A1.3, A12.1	7, 7, 31
16		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
17		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
18		A3.5, A4.4, A7.2, A8.2, A9.1, A9.2, D1.2	12, 18, 22, 26, 28, 28, 43
19	Wijkvereniging De Rivierenbuurt	A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
20		A8.3	27
21		B1.5	35
22	Waterschap Hunze en Aa's	3C.1	52
23	NS	3A.1 t/m 3A.14	48 t/m 51
24	Vrienden van de stad Groningen	A4.1, A4.3, A8.1, B1.1, B2.1, C1.2	15, 17, 25, 32, 35, 40

Bijlage - Reactierapport

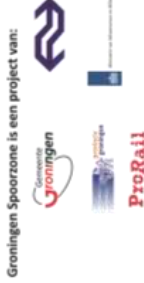
25		D2.2	44
26	Veiligheidsregio Groningen	3B.1	51
27	Provincie Groningen	3D.1	52
28		A4.5	19
29		A4.5	19
30		A4.5	19
31		A2.2	9

Bijlage - Reactierapport



COLOFON

Dit reactierapport is een uitgave van project Groningen Spoorzone. De Stuurgroep Groningen Spoorzone bestaat uit de provincie Groningen, de gemeente Groningen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS. Project Groningen Spoorzone werkt samen met Groningen Bereikbaar. Fotografie: Suzanne Hinne, ProRail



Groningen Spoorzone is een project van:
 Met een bijdrage van:
 In samenwerking met:

Project Groningen Spoorzone
 Postbus 610 | 9700 AP Groningen | T 050 316 46 74
 spoorzone@groningenbereikbaar.nl | www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Raadsvoorstel

Onderwerp **Ontwerp inrichting Nieuwe Markt**

Registratienr. 5679909 Steller/telnr. ErwKlo1r/ 8284 Bijlagen 2

Classificatie Openbaar Geheim

Portefeuillehouder De Rook Raadscommissie R&W, 15-6-2016

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit het ontwerp voor de inrichting van de Nieuwe Markt vast te stellen als uitgangspunt voor het bestek en de uitvoering.

Samenvatting

Groningen is straks een plein rijker: de Nieuwe Markt. Dit plein ligt tussen de Schoolstraat en de achterkant van de nieuwe Oostwand en heeft de omvang van het Waagplein. Bedoeling is dat het een plein wordt dat uitnodigt tot een tijdelijke programmering, afhankelijk van het seizoen. Een ijsbaan in de winter, een mobiele fontein in de zomer, kunstmanifestaties, een boekenmarkt, verplaatsbare speeltoestellen. Al deze ideeën vragen ruimte en om die ruimte te kunnen bieden wordt het aantal vaste elementen op de Nieuwe Markt beperkt. Groen is vooral geprojecteerd aan de noordzijde van het plein, aan de Feithuis-kant, in de vorm van bomen en struiken. Deze plek biedt de beste kansen voor beplanting omdat hieronder geen kelder zit. Gevelbeplanting wordt gezien als een kans bij de Muziekschool. Een hoge waterstraal op de Nieuwe Markt in de buurt van een hoog gebouw als het Groninger Forum is niet wenselijk. De gedachten gaan eerder uit naar een "watertafel" bij de entree van de fietsenkelder en een waterstroom langs de looplijn richting de ingang van het Groninger Forum. De bestrating is neutraal en stevig. Wat grover omdat zich dat door de jaren heen beter houdt dan een glad oppervlak. Het hoogteverschil tussen Grote Markt en Schoolstraat wordt geaccentueerd met trap-treden. Om op te zitten en om op te spelen. Het concept-ontwerp voor de inrichting van de Nieuwe Markt heeft met ingang van 24 maart gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens de inspraakperiode kon het publiek meepraten over het plein op inloopmiddagen en konden belanghebbenden hun ideeën kwijt tijdens een avondbijeenkomst. De reacties zijn overwegend positief. Met name de waterstroom langs de looplijn richting de ingang van het Groninger Forum, de neutrale en stevige natuursteen bestrating en het idee om ruimte te bieden aan tijdelijke programmering kreeg veel waardering. Met dit voorstel vragen wij uw raad om het ontwerp voor de Nieuwe Markt vast te stellen als uitgangspunt voor het bestek en de uitvoering.

B&W-besluit d.d.: 24 mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

Aanleiding en doel

De inrichting van de Nieuwe Markt maakt onderdeel uit van het project Grote Markt oostzijde/Groninger Forum. De herontwikkeling van de oostzijde van de Grote Markt bestaat uit drie deelprojecten, te weten:

1. Groninger Forum, Parkeergarage, Fietsenkelder en inrichting Nieuwe Markt;
2. Nieuwe Oostwand;
3. Nieuwe Markt zuidzijde.

De Nieuwe Markt is het nieuwe stadsplein dat ontstaat tussen de Schoolstraat en de achterzijde van de panden die de nieuwe Oostwand van de Grote Markt vormen. Rondom de Nieuwe Markt wordt ingezet op publieksaantrekkelijke functies in de nieuwe bebouwing. De realisatie van het Groninger Forum zal het functioneren van de bestaande en nieuwe functies rond het nieuwe plein stimuleren. Ondergronds is ruimte voor een nieuwe fietsenstalling en parkeergarage. De bezoekersstromen bewegen zich over het plein.

Een deel van het gebied rond het plein blijft ongewijzigd. Het bouwblok tussen Schoolstraat en Popkenstraat (waaronder 't Feithuis en de muziekschool) en de bebouwing aan Martinikerkhof-zuidzijde en de Poelestraat blijven bestaan. Aan de achterzijde van de Poelestraat komt een nieuwe straat - de Nieuwe Markt zuidzijde - waardoor de achterkant van de Poelestraat ook een representatieve zijde krijgt.

De Nieuwe Markt moet een waardevolle en hoogwaardige uitbreiding worden van de openbare ruimte van de stad. Inzet is de realisatie van een bruisend plein, waar mensen naar toe willen, waar terrassen zijn, en waar activiteiten plaatsvinden. Naast het Groninger Forum zullen ook de ondernemers en vastgoedeigenaren rondom het plein een belangrijke rol spelen om het daadwerkelijk een levendig plein te laten worden.

Kader

Op 27 maart 2012 hebben wij het basisontwerp voor de Nieuwe Markt vastgesteld. Het ging daarbij om vooral technische uitgangspunten op gebied van o.a. maaiveldverloop, afwateringssysteem, materialisering, entrees fietsenstalling/ parkeergarage, openbare verlichting, flexibel ruimtegebruik, etc.

Om een gemeenschappelijk gedragen gevoel voor kwaliteit te krijgen is eind 2013 een pleinenexcursie georganiseerd met o.a. Groninger Cityclub, Vastgoed Horeca Nederland, Groninger Forum, VolkerWessels Vastgoed, wethouder, stadsbouwmeester en directeurs van de stad. Tijdens de excursie zijn pleinen in Den Bosch, Maastricht, Aken en Münster bezocht. Wat opviel is dat alle pleinen met natuursteen, groen en een enkele fontein gewaardeerd worden. Ook is men enthousiast over spelmogelijkheden voor kinderen.

op 18 november 2014 hebben wij de ontwerpuitgangspunten voor de Nieuwe Markt vastgesteld. U bent daarover per brief d.d. 27-11-2014 met kenmerk 4692798 geïnformeerd. Het ging daarbij om de volgende uitgangspunten:

- Groen: aandacht voor realisatie van groen op het plein;
- Natuursteen verharding: inzetten op degelijke, in natuursteen uitgevoerde verharding;
- Spelaanleiding: een inrichting die ook voor kinderen een speelaanleiding is;
- Zitgelegenheden: aandacht voor niet-commerciële zitgelegenheden;
- Ingetogen uitwerking: het plein hoeft de expressiviteit van het Groninger Forum niet extra te benadrukken;
- Water: water als speels element onderzoeken.

Begin 2016 zijn de al eerder vastgestelde ontwerpuitgangspunten in overleg met de belanghebbenden op en rondom het plein verder uitgewerkt naar een concept-ontwerp. Op 15-03-2016 hebben wij het concept-ontwerp voor de Nieuwe Markt vrijgegeven voor inspraak. Bij brief van 16-03-2016 met kenmerk 5567163 bent u geïnformeerd over de hoofdpunten uit het concept-ontwerp en de start van de inspraakprocedure. De inspraakprocedure startte op 24 maart 2016 en duurde tot en met 20 april 2016.

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

Argumenten en afwegingen

Het ontwerp voor de Nieuwe Markt is bijgevoegd in bijlage 1. Het ontwerp kent de volgende hoofdpunten:

Beperken vaste elementen

De Nieuwe Markt is bescheiden van omvang. Het plein is ongeveer zo groot als het Waagplein. Belangrijk is dat het plein veel en verschillende programma's kan faciliteren. Een ijsbaan in de winter, een mobiele fontein in de zomer, kunstmanifestaties, een boekenmarkt, verplaatsbare speeltoestellen. Al deze ideeën vragen ruimte en om die ruimte te kunnen bieden wordt het aantal vaste elementen op de Nieuwe Markt beperkt.

Nieuw én oud

Het plein zal zich moeten voegen bij zowel de oude bebouwing aan de noordzijde, het nieuwe Groninger Forum en de nieuwbouw aan de zuid- en westzijde van het plein. Het Groninger Forum is met zijn vorm, volume en hoogte een zeer expressief gebouw. Het plein hoeft dit niet extra te benadrukken. Een neutrale, ingetogen inrichting zal het gebouw goed tot zijn recht laten komen.

Grovere, duurzame en goed beloopbare bestrating

De verharding wordt zwaar op de proef gesteld in de binnenstad: bevoorrading, evenementen, regelmatige reiniging, etc. Hoe mooi ook na aanleg, hoe houdt het plein zich in de tijd? Geconcludeerd is dat een wat grovere bestrating zich na een tiental jaren beter houdt dan een glad oppervlak. Daarbij wordt rekening gehouden met een goede beloopbaarheid voor naaldhakken.

Fontein

Een hoge waterstraal op de Nieuwe Markt zal naast een hoog gebouw als het Groninger Forum voor overlast zorgen op de terrassen. Een 'watertafel' bij de entree van de fietsenkelder past beter op het plein en is tegelijk een speels element. Hetzelfde geldt voor een waterstroom langs de looplijn richting de entree van het Groninger Forum.

Groen

De noordzijde van het plein (o.a. bij 't Feithhuis) biedt de beste kansen voor bomen en beplanting. Deze plek biedt de beste kansen voor beplanting omdat hieronder geen kelder zit. Luchtige bomen en sterke hagen zijn hier een kans om een groene sfeer te creëren op het plein. Bomen en struiken groeien beter en vragen minder onderhoud dan groen in bakken. Bloem- en boombakken daarom beperkt toepassen. Gevelbeplanting wordt gezien als een kans bij bijv. de Muziekschool.

Trap treden

De Nieuwe Markt kent een flink hoogteverschil tussen Grote Markt en de Schoolstraat. Voorgesteld wordt om trap treden aan te brengen in het terras voor het Groninger Forum. Dat zorgt voor een meer speels terras, dat vlak is en treden heeft om op te zitten en te spelen. De trap treden kunnen ook voor de horeca aan de Nieuwe Markt zuidzijde een uitkomst bieden. Door trap treden in de terrassen aan te brengen wordt de (vloeiende) looproute over het plein richting de entree van het Groninger Forum geaccentueerd.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Voor het ontwerp van de Nieuwe Markt is uitvoerig en meerdere malen gesproken met de diverse stakeholders op en rondom het plein: NL Architects (architect Groninger Forum), VolkerWessels Vastgoed (ontwikkelaar nieuwe Oostwand), stichting Groninger Forum, Vindicat atque Polit, Vastgoed Horeca Groningen (eigenaar panden Nieuwe Markt zuidzijde), 't Feithhuis, Lefier (eigenaar panden Martinikerkhof/ Schoolstraat/ Poelestraat), stichting Het Kopland en Grand Café Time Out. Ook is het plan meerdere malen besproken met vertegenwoordigers van de gehandicaptenraad. Dit met als doel om zoveel mogelijk de wensen te inventariseren en te honoreren en zodoende draagvlak te creëren voor het ontwerp. De hoofdlijnen uit het ontwerp worden breed gedragen door deze partijen.

Het concept-ontwerp voor de inrichting van de Nieuwe Markt heeft met ingang van 24 maart gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden insprekers schriftelijk hun mening over het plan kenbaar maken. Tevens vonden op donderdag 14 april, vrijdag 15 april en zaterdag 16 april inloopmiddagen plaats over het concept-ontwerp in het hoekpand Grote Markt/ Poelestraat.

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

Belangstellenden konden tijdens de inloopmiddagen beelden bekijken en vragen stellen over het plan. Op donderdag 14 april vond een avondbijeenkomst plaats over het concept-ontwerp met belanghebbenden, waaronder: Vrienden v/d Stad, Stadadviseert, Bond Heemschut, stichting Forum, raadscommissie Ruimte & Wonen, Klankbordgroep Grote Markt oostzijde, Marketing Groningen en diverse binnenstadsondernemers.

De reacties op het concept-ontwerp voor de Nieuwe Markt zijn overwegend positief. Zie bijlage 2 voor het inspraakrapport. Met name de waterstroom langs de looplijn richting de ingang van het Groninger Forum, de neutrale en stevige natuursteen bestrating en het idee om ruimte te bieden aan tijdelijke programmering kreeg veel waardering.

Financiële consequenties

De kosten voor de inrichting van de Nieuwe Markt worden gedekt vanuit de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum en passen binnen het al door de raad beschikbaar gestelde krediet.

Overige consequenties

De inspraak heeft geleid tot enkele aandachtspunten bij de verdere uitwerking van het plein. Uit de inspraak kwam veel waardering naar voren voor de waterstroom langs de looplijn richting het Groninger Forum. Technisch is dit een complex element. Wij zetten maximaal in op de realisatie daarvan.

In overleg met de architect van het Groninger Forum wordt gekeken naar een goede geleiding voor blinden en slechtzienden vanuit het gebouw naar de geleidelijn op het plein.

Ook wordt gezorgd voor een contrastrijke beëindiging van de trap treden op het terras voor het Groninger Forum en bij Nieuwe Markt zuidzijde ten opzichte van de overige bestrating.

Daarnaast wordt op het plein een watertappunt voor drinkwater gerealiseerd. Onderzocht wordt wat daarvoor de meest geschikte locatie is.

Op het plein is relatief veel schaduw, met name in het najaar. Daarom is aandacht gevraagd voor verlichting op het plein. De verlichting op het plein wordt integraal ontworpen. Aandacht zal daarbij uitgaan naar zowel openbare verlichting als sfeerverlichting.

Tijdens de inspraak is ook een aantal punten naar voren gekomen die geen directe relatie hebben met het ontwerp voor de Nieuwe Markt. Deze punten worden doorgegeven aan de betreffende projectgroepen die zich bezighouden met o.a. de Binnenstadvisie, herinrichting Grote Markt en de nieuwe Oostwand.

Vervolg

De uitvoeringsplanning voor de Nieuwe Markt is sterk afhankelijk van de voortgang bij de omliggende projecten (Groninger Forum, Nieuwe Markt zuidzijde en nieuwe Oostwand) en zal gefaseerd plaatsvinden. Volgens planning vinden de werkzaamheden plaats tussen eind 2016 en medio 2019.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



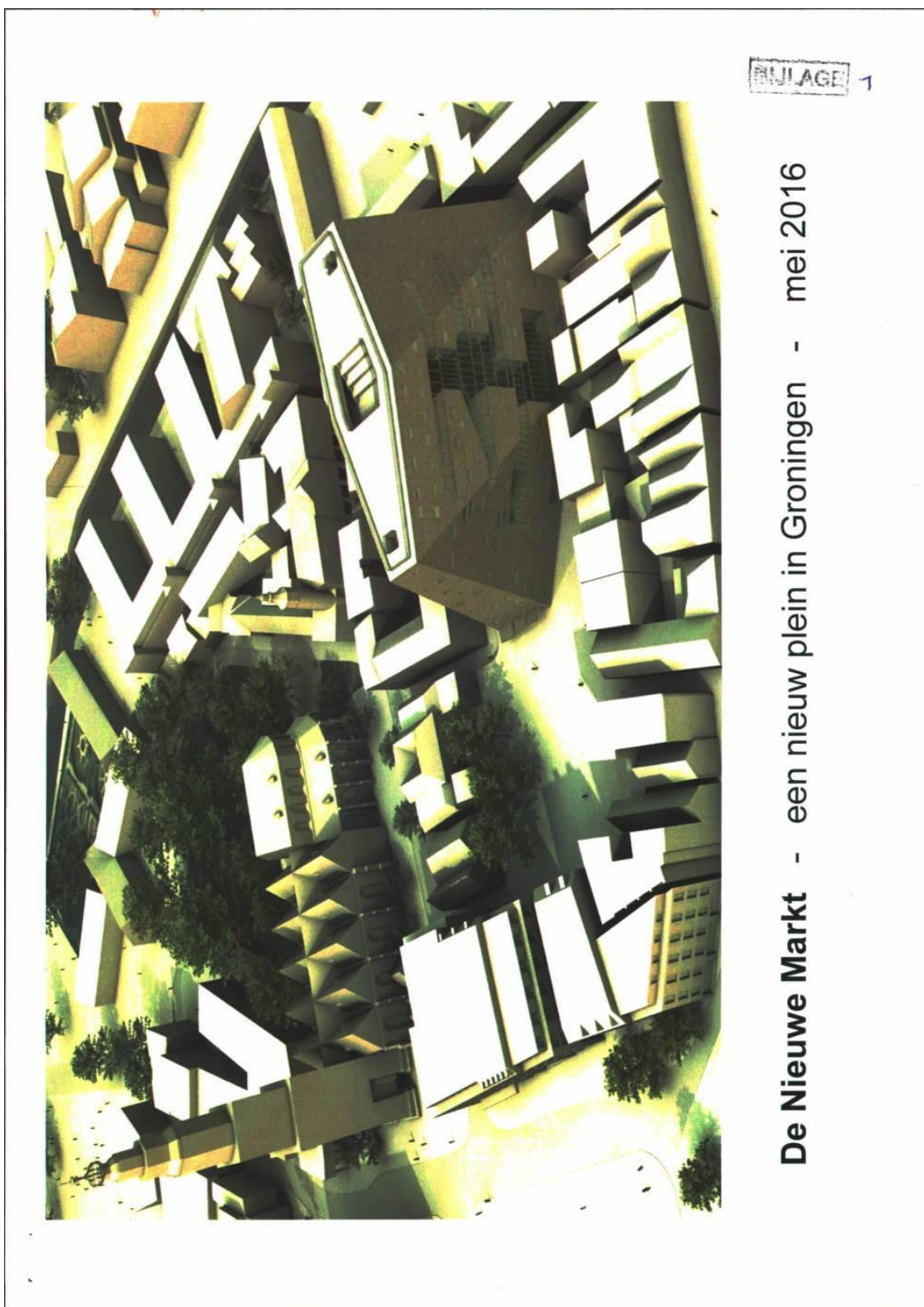
de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

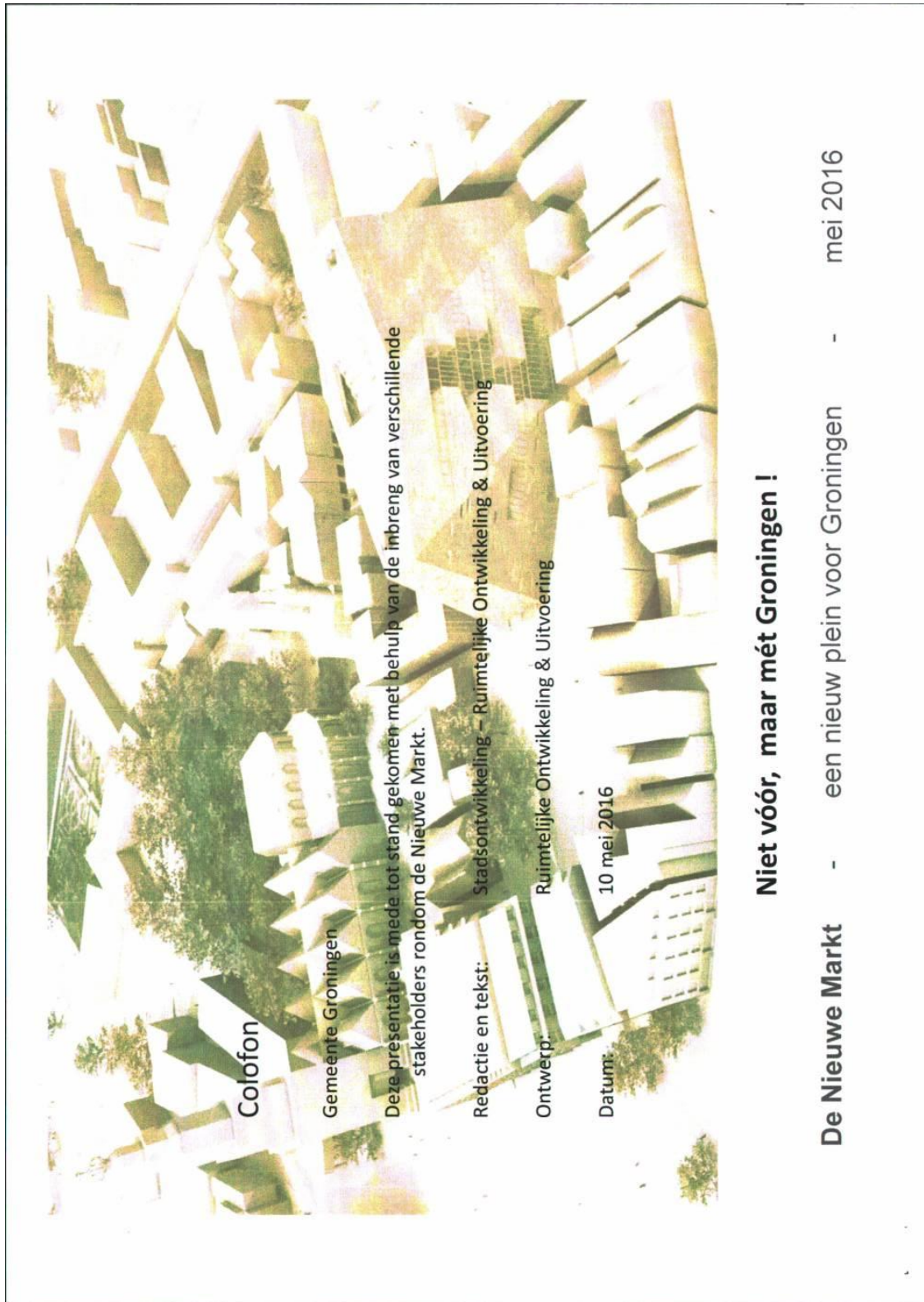
Bijlagen

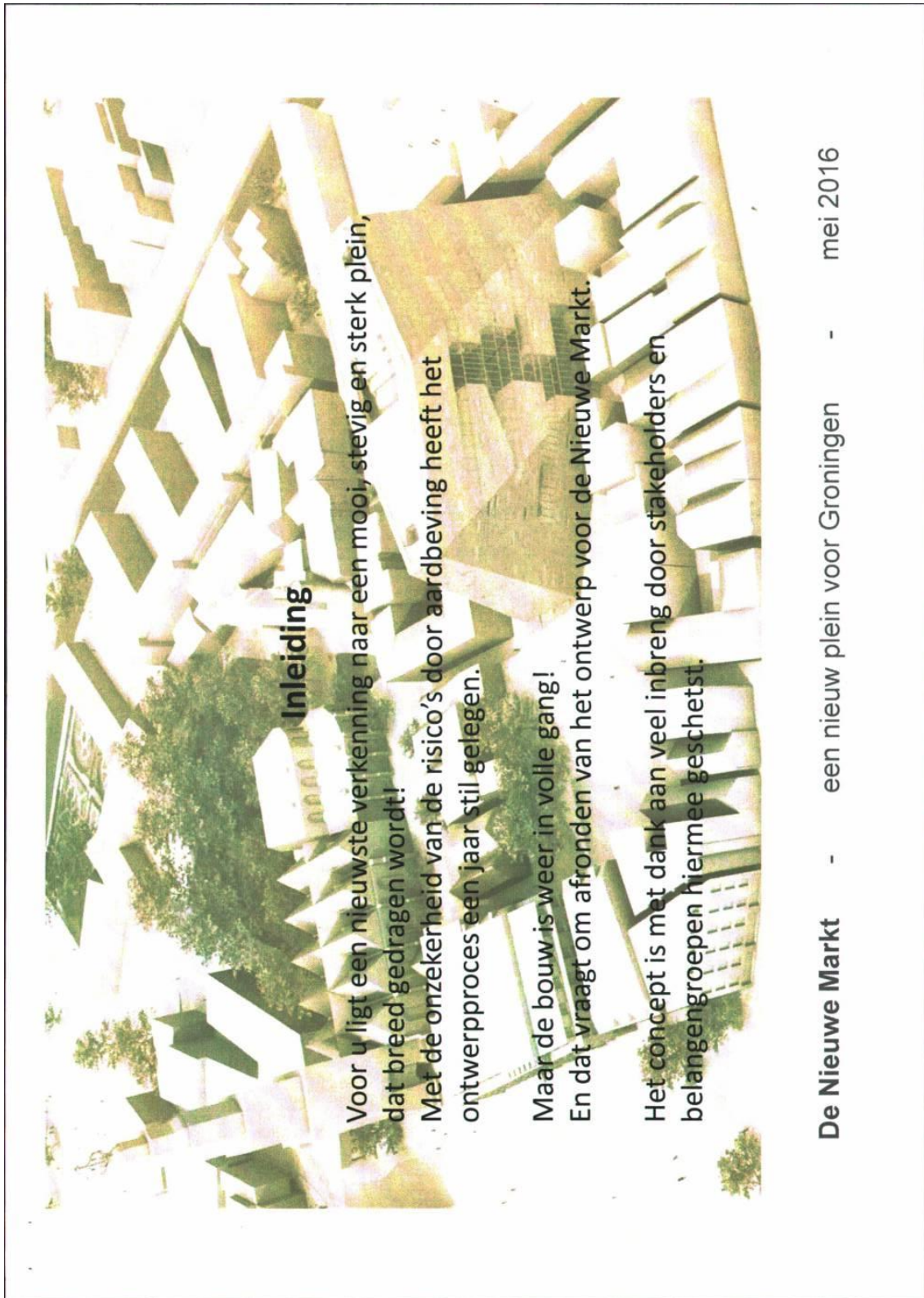
Bijlage 1: Ontwerp inrichting Nieuwe Markt (mei 2016)
Bijlage 2: Inspraakrapport



De Nieuwe Markt - een nieuw plein in Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt





Inleiding

Voor u ligt een nieuwste verkenning naar een mooi, stevig en sterk plein, dat breed gedragen wordt!

Met de onzekerheid van de risico's door aardbeving heeft het ontwerpproces een jaar stil gelegen.

Maar de bouw is weer in volle gang!

En dat vraagt om afronden van het ontwerp voor de Nieuwe Markt.

Het concept is met dank aan veel inbreng door stakeholders en belangengroepen hiermee geschetst.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



De Grote Markt, Maxima zal ongetwijfeld ook in de toekomst hier ontvangen worden.

Forum

De bouw van het Forum is weer in volle gang. Direct aansluitend wordt de omgeving – de Nieuwe Markt – aangelegd. Met de komst van het Forum ontstaat hier een nieuwe publieke ruimte bovenop de parkeergarage en fietsenkelder.

De Grote Markt

De Grote Markt kan getypeerd worden als het 'bestuursplein' van de stad. Het stadhuis domineert hier met de Martinitorren de markt: de icoon van de stad. Hier zal, bij een eventueel bezoek aan Groningen, Maxima ook in de toekomst ongetwijfeld ontvangen worden. De Vismarkt is van ouds het handelsplein, met de Korenbeurs op de kop van het plein. Het Martiniekhof kun je typeren als een devote ruimte onderaan de Martinikerk.

De Nieuwe markt

En de Nieuwe Markt?

Het Forum staat hier prominent op en de betekenis als cultuurplein ligt daarmee voor de hand.


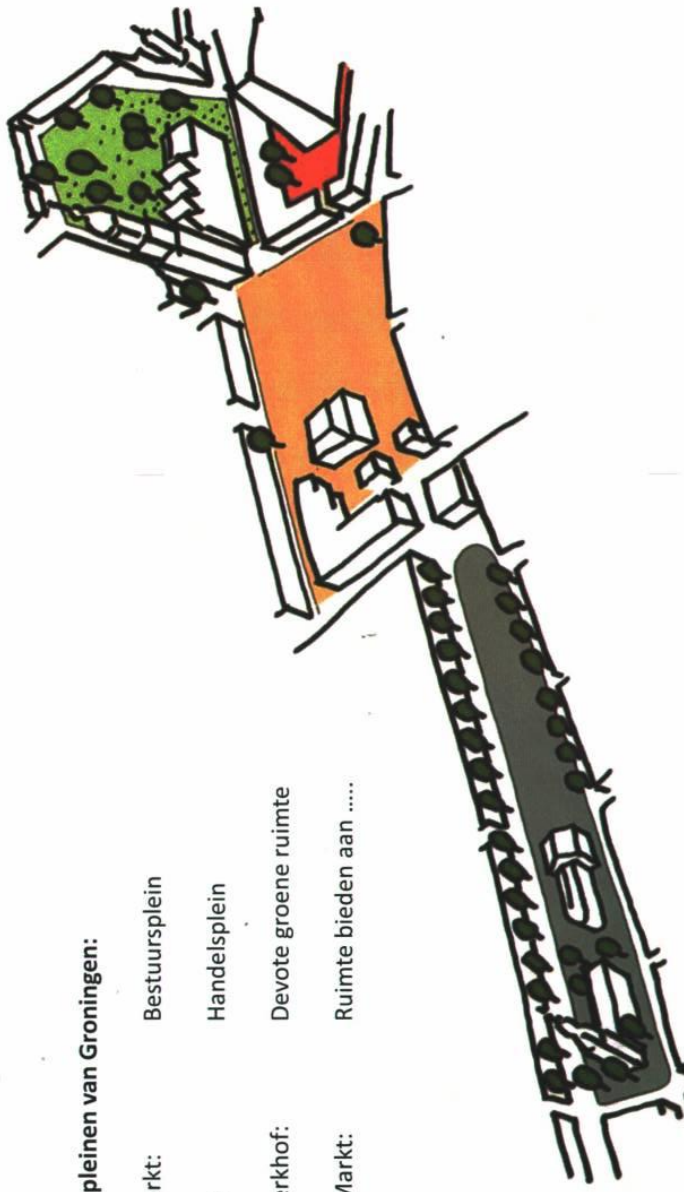
Maar het kan zich ook openstellen voor dat wat we nu nog niet kennen.

Ruimte bieden aan Aan nu nog ongekende invullingen.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Typering pleinen van Groningen:

Grote Markt:	Bestuursplein
Vismarkt:	Handelsplein
Martinikerkhof:	Devote groene ruimte
Nieuwe Markt:	Ruimte bieden aan



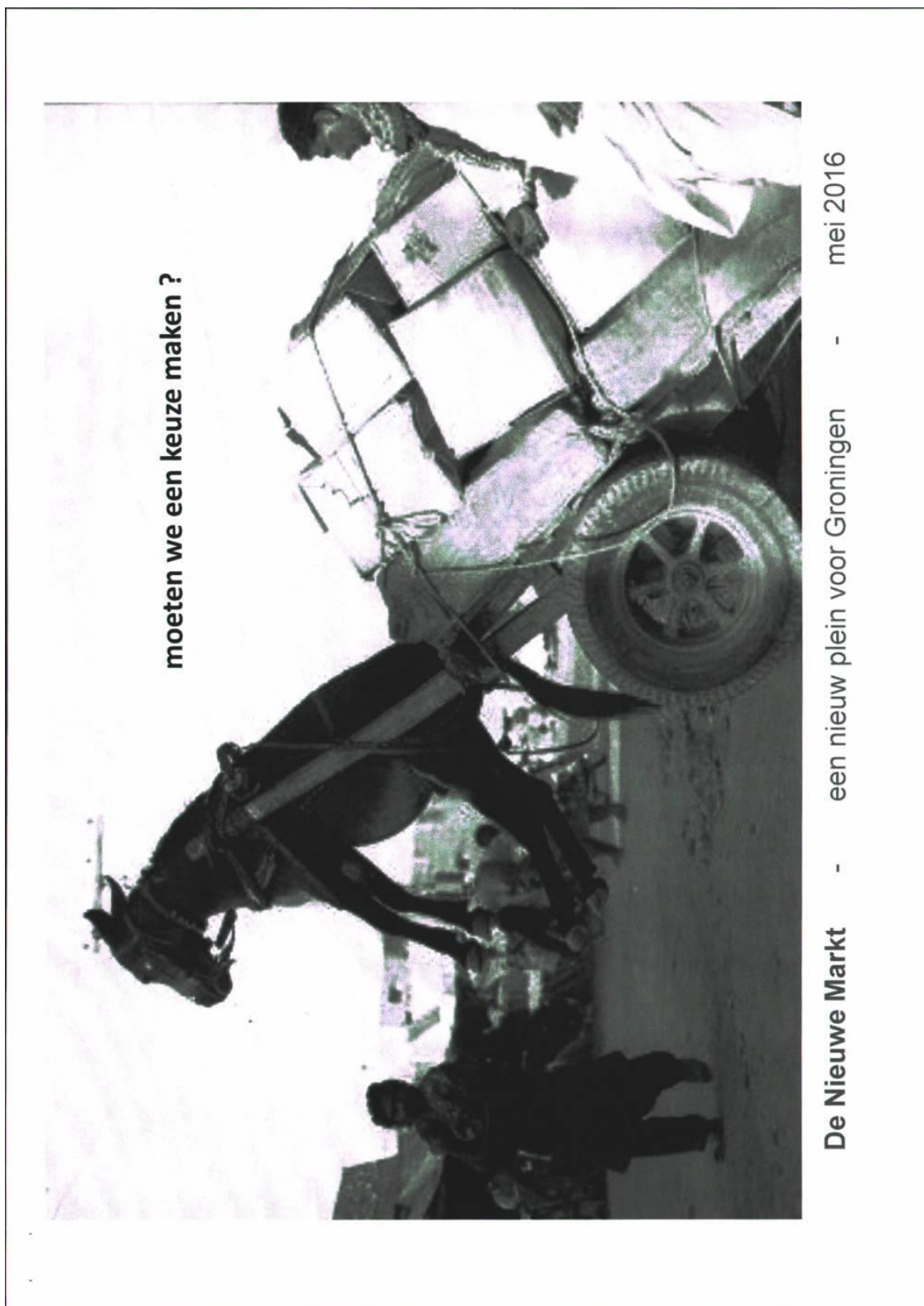
De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

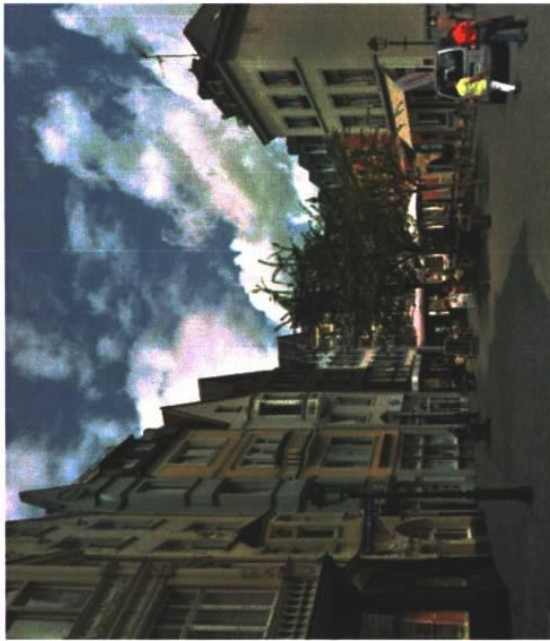


De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Héél veel wensen



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Munsterplaz

Beleving

Vraag mensen naar wat ze een mooi plein vinden, en je krijgt verschillende antwoorden.

Toch blijkt een grote groep mensen een voorkeur te hebben voor een plein met sfeer. Noem het 'gezellig', of zoals onze oosterburen zeggen "gemütlich".

Zo ook een groep bestaande uit de Groninger Cityclub, Horeca Nederland, Forum, Bouwbedrijf Oostwand, wethouder en stadsbouwmeester. Zij namen een kijkje in Den Bosch, Maastricht, Aken en Münster.

Opvallend is dat alle pleinen waar ze enthousiast over spreken, uitgevoerd zijn in natuursteen. Pleinen die strak uitgevoerd zijn met een gladde (beton) bestrating worden als 'kil' en juist sfeerloos ervaren.

Bij een sfeervol plein horen: groen en bomen, een fontein met een mooi terras. Maar ook gewoon even kunnen zitten met wat speelaanleiding voor kinderen wordt vaak genoemd.



Akerkhof

De Nieuwe Markt

Aken

- een nieuw plein voor Groningen



Maastricht



Nijmegen

- mei 2016



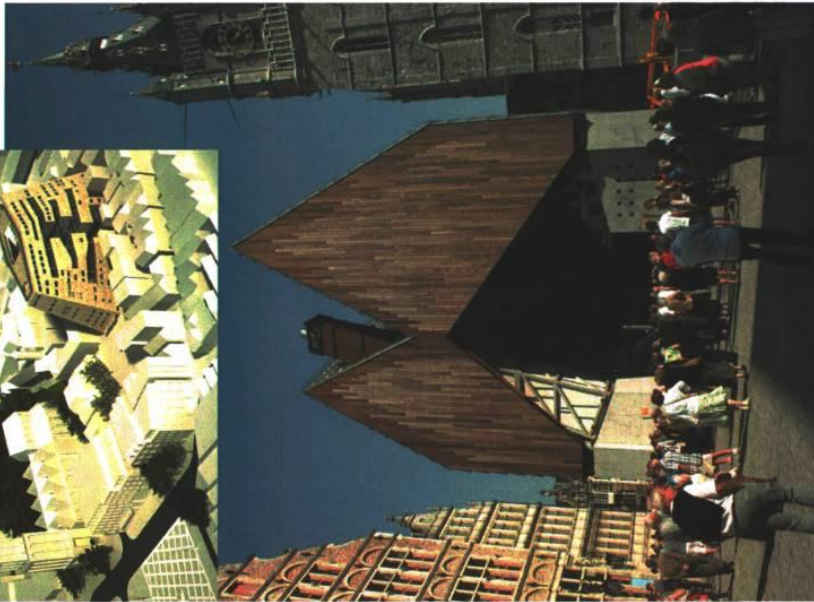
Forum tussen oud- en nieuwbouw.

Ingetogen

Het Forum is met zijn vorm, volume en hoogte een expressief gebouw. Het plein heeft dit niet extra te benadrukken. Een redelijk neutrale en ingetogen inrichting zal het gebouw goed tot zijn recht laten komen, verschillende programmatische onderdelen prima kunnen faciliteren, en past in een duurzaam beheer.

Nieuw én oud

Het plein zal zich moeten voegen bij zowel (zeer) oude bebouwing, het nieuwe forumgebouw, en nieuwbouw aan de zuid- en oostwand.



De Nieuwe Markt

Stadshal Gent.

't Feithhuis



Naberstraat naar grote Markt



een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



<- Vismarkt

V & D ->



<- Ossenmarkt

Waagplein ->



Montage zelfde schaal. Het Waagplein en de ruimte voor V&D zijn een goede referentie wat betreft grootte.
De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Grootte plein

De Nieuwe Markt is bescheiden van omvang; ongeveer zo groot als het Waagplein en ruimte tussen Stadhuis en V&D.

Ruimte houden voor programma

Belangrijk is dat het plein veel en verschillende programma's straks kan faciliteren. Vaste obstakels kunnen daarbij een letterlijk een 'sta in de weg' vormen. Beperk daarom het aantal vaste elementen op het plein. Zoek daarvoor ruimte in de randen van het plein.

De Nieuwe Markt gemonteerd op Waagplein. Zelfde schaal!
De Nieuwe Markt is bescheiden van omvang.

Terrassen



Boekenmarkt



Speelvoorzieningen



De Nieuwe Markt

- een nieuw plein voor Groningen

- mei 2016



De verharding heeft het zwaar te verduren.

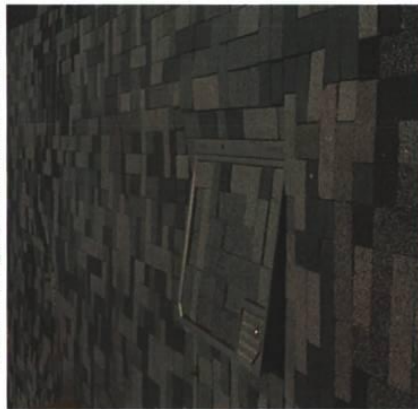
Zwaar te verduren

Verharding wordt zwaar op de proef gesteld in de binnenstad. Bevoorradings door onbekende chauffeurs, evenementen, regelmatig reinigen enz. Daarom 'last but not least' het beheer. Hoe mooi ook na aanleg, hoe houdt het plein zich in de tijd!

Ook waar we denken dat geen zware belasting zal komen; laten we er van uitgaan dat alles berekend is op zwaar transport.

Keuze grovere goed beloopbare hardsteen

Met de kennis van het beheer in onze stad en met de ervaringen opgedaan in andere bezochte steden zien we dat een wat grovere bestrating zich na een tiental jaren beter houdt dan een glad oppervlak. Een grove bestrating, mits goed beloopbaar (denk aan naaldhakken).



Verharding : breuk door zware belasting.



Damsterdiep. na twee jaar beschadigd.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Bestrating: Een iets grove, goed beloopbare, degelijk uitgevoerde bestrating. Referenties Gent.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

Fontein

De vraag om een fontein in het centrum wordt vaak gehoord. Het type fontein is bepalend voor succes. Een hoge waterstraal zal naast een hoog gebouw voor overlast zorgen (stuifregen op terras). Een 'watertafel' als bijvoorbeeld past beter in ons klimaat. En een (letterlijk) speels element.

Groen

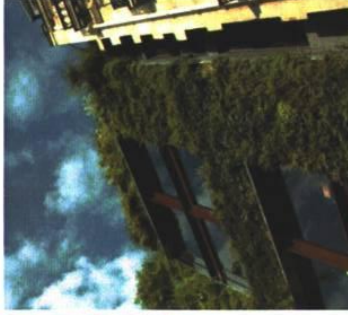
Bomen en struiken groeien beter, en vragen minder onderhoud in grond dan in bakken. Bloem- en boombakken daarom beperkt toepassen. De noordzijde (o.a. 't Feithuis eo) biedt hiervoor de ruimte. En gevelbeplanting zien als kans!



De Nieuwe Markt

- een nieuw plein voor Groningen

- mei 2016



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

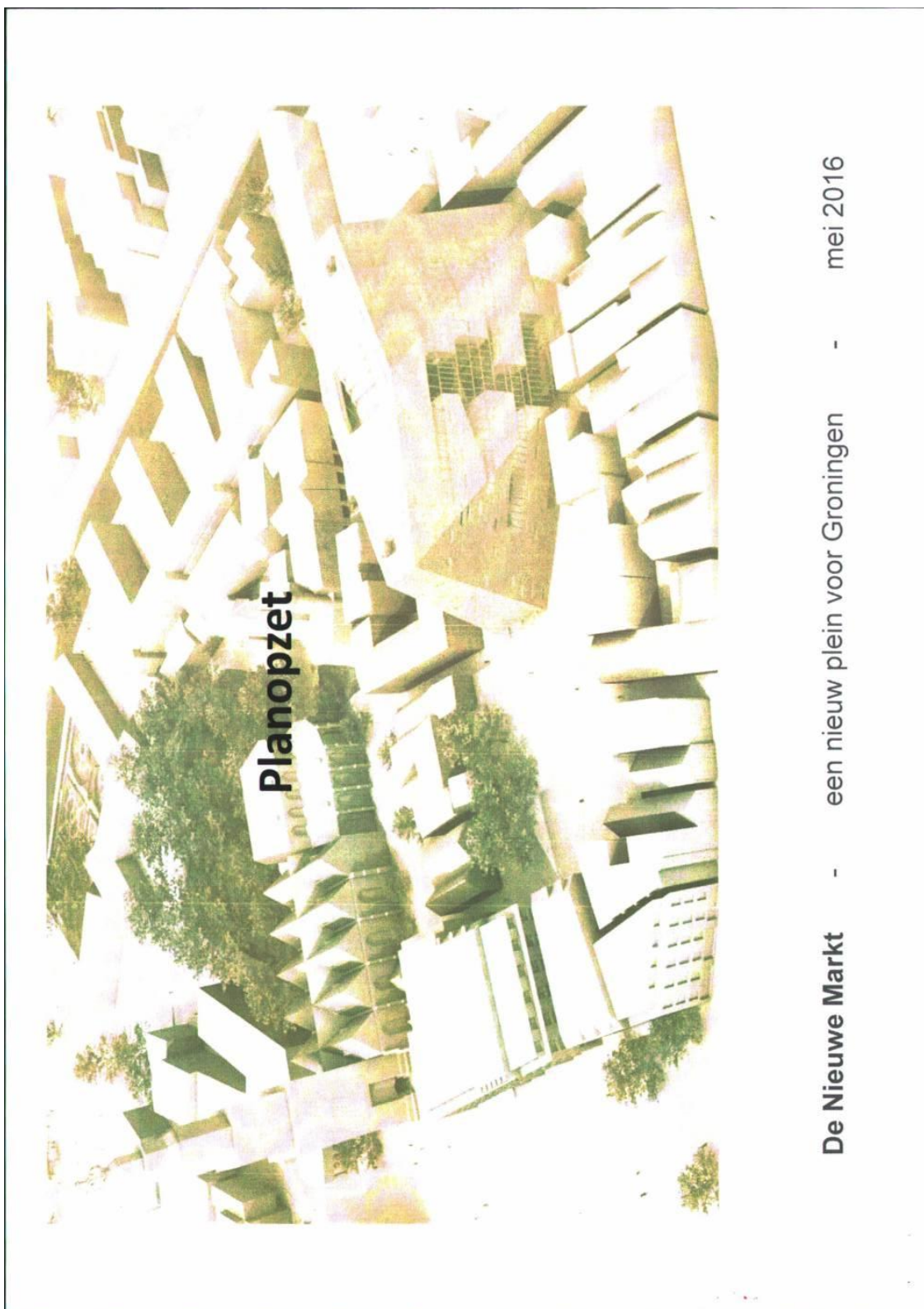
Groen

Mooie referentie uit Lyon, toch blijft mobiel groen kwetsbaar. De terracotta potten zijn inmiddels vervangen door plastic verankerde exemplaren

Daarom bij voorkeur 'vast' groen. Met wortels in de grond.



De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Basis

Het hele plein kan in één karakteristiek materiaal bestraat worden. Ook op de begane grond van het Forum.

Schoolstraat

De Schoolstraat is straks als voorheen een straat. Met dé toegang tot de parkeergarage. Op de plaats van de school staat het Forum. Een straat uitgevoerd in de voor Groningen karakteristieke stenen.

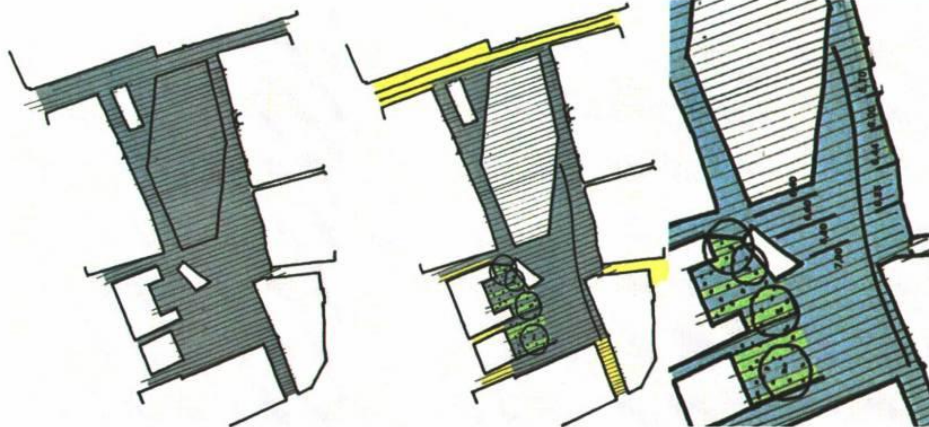
Kans voor bomen

Aan de noordzijde bij 't Feithuis zijn de beste kansen voor bomen en beplanting. Dit is de enige plek op het plein met grond / groeiplaats zonder parkeerkeider. Luchtige bomen en sterke hagen zijn hier een kans voor groene sfeer op het plein.

Treden

Er is en flink hoogteverschil op de Nieuwe Markt. Aflopend levert dat een schuin terras, met scheve bierglazen. Het terras van het Forum uitvoeren in terrassen biedt een meer speels terras, vlak, treden om op te zitten en te spelen. De treden kunnen ook aan de achterkant van de Poelestraat een uitkomst bieden voor goede entrees en een vlak terras.

Juist naar de hoofdentree van het Forum loopt het plein vanzelfsprekend en vloeiend af.



De Nieuwe Markt

- een nieuw plein voor Groningen

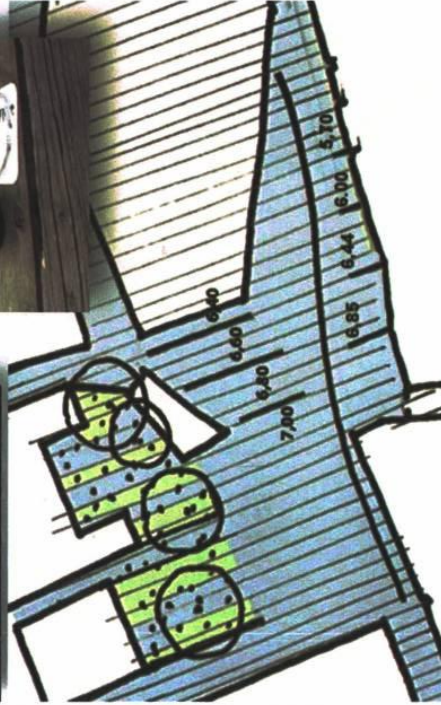
- mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Mooie referentie waterloop in drukke winkelstraat (Nijmegen)

Treden bieden informeel zitgelegenheid. En, je biertje staat vlak op tafel.



Hoogteverschil! Uniek voor De Nieuwe Markt is het hoogteverschil. Verloop accentueren met treden en waterloop.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Zitten en spelen: spelaanleidingen zijn spannend en tijdsloos. Treden, bestratings patronen, water.

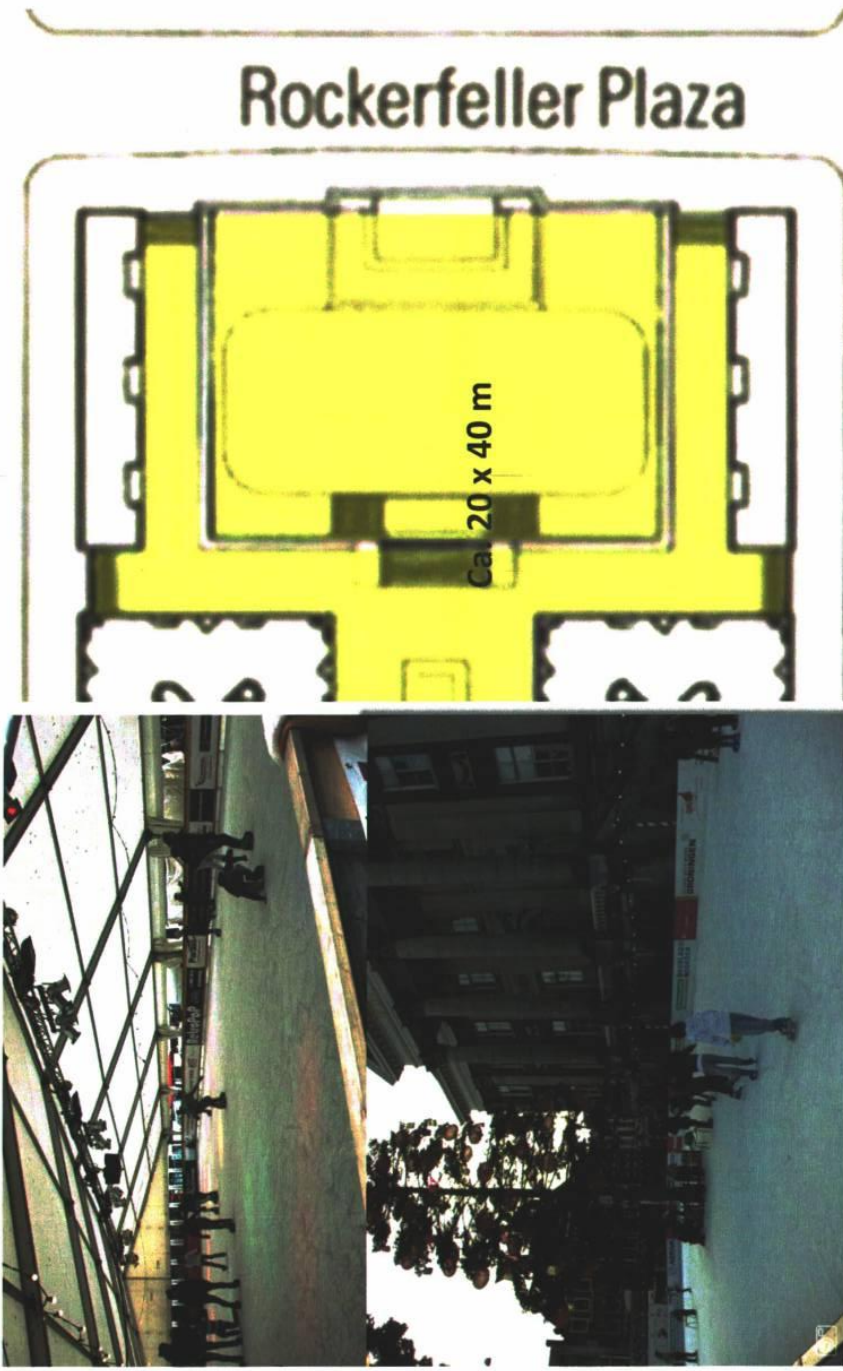
De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Spelen: door een periscoop in de P-garage gluren is onweerstaanbaar! Klank en lichttegels. En natuurlijk water

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



En schaatsen! Met een knipooog naar New York.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Rockerfeller Plaza

Ca. 20 x 40 m

De Nieuwe Markt biedt ruimte aan een jaarlijkse IJsbaan!

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



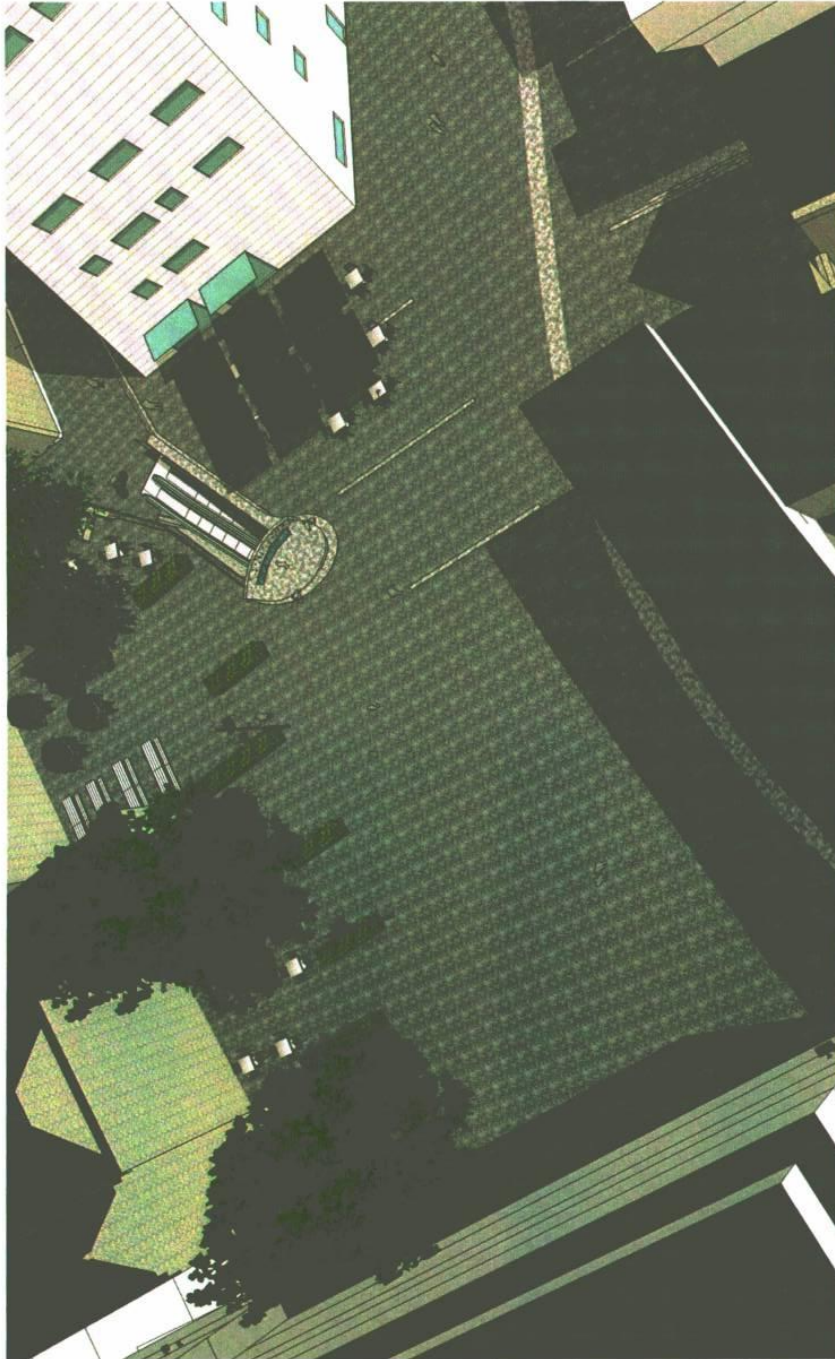
Acacia met transparante kroon.

Bomen en groene hagen bieden sfeer.

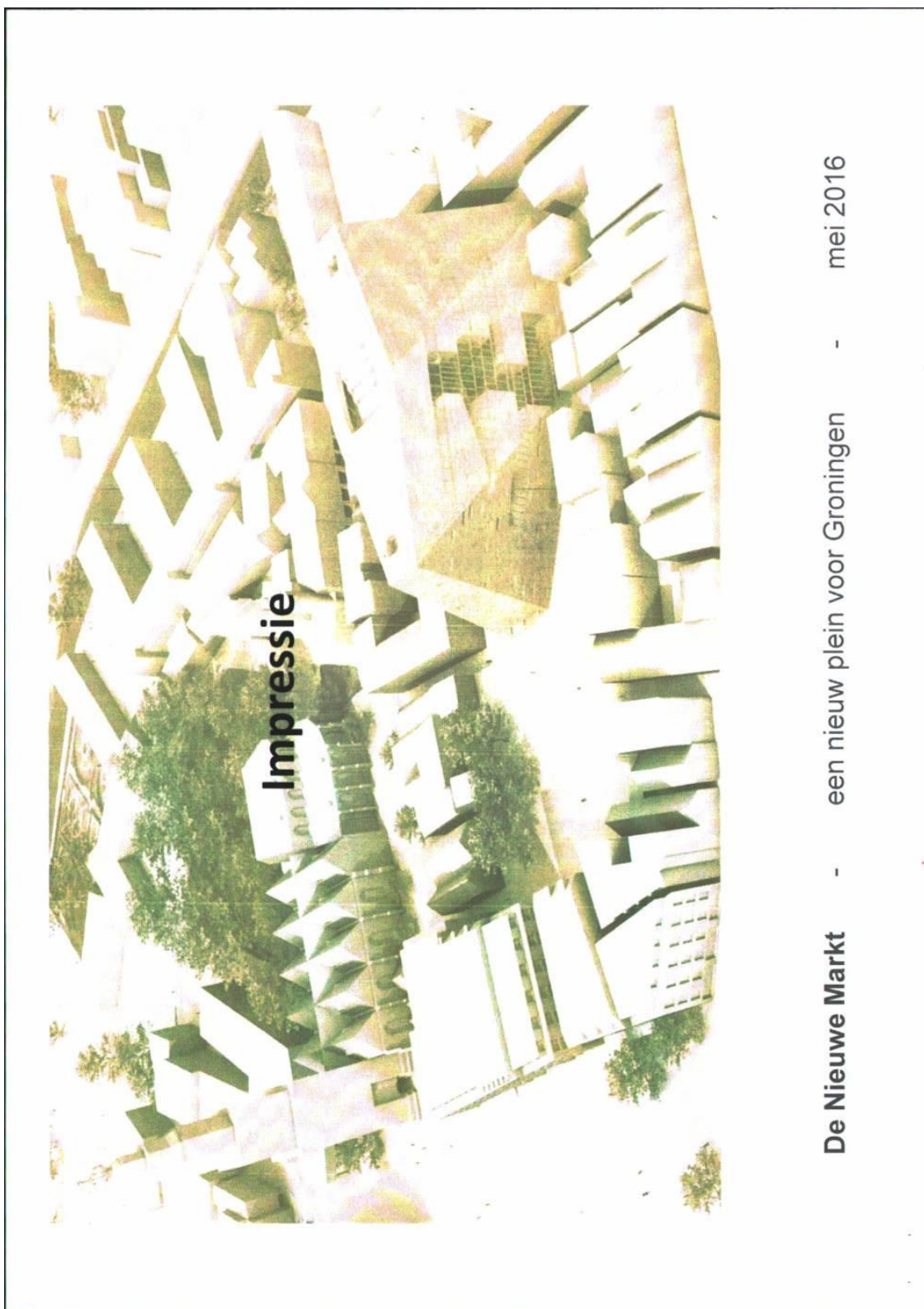
Maar bomen geven ook schaduw op de zonnigste plek. Vandaar de keuze voor soorten met transparante kroon en die laat in blad komen. Acacia / Robinia en Gleditsia bijvoorbeeld en géén linde of kastanje.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Een podium met een fontein staat prominent op het plein. Met daarachter de entree fietsenkelder. Iets grove, goed beloopbare bestrating met robuuste treden in lichte, contrasterende hardsteen. Geleidelijk tussen Naberstraat en entree Forum (entree zit 'om de hoek'), méér dan alleen voor de slechtziende! Terrassen aan noordzijde met bomen en hagen die als 'vingerlas' verbonden zijn met het plein.



De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

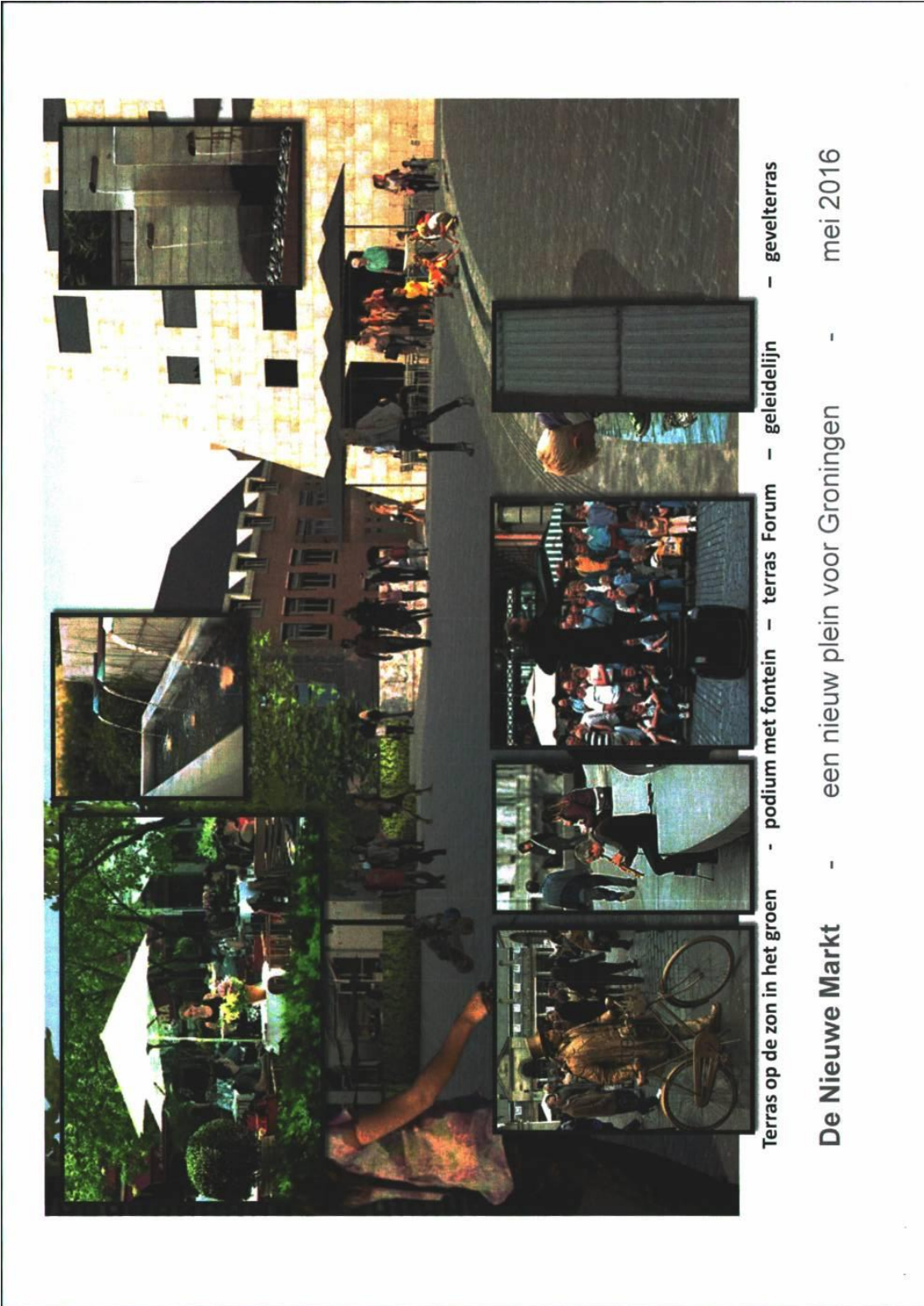


Zicht vanuit Naberstraat Grote Markt.
Geleidelijk verwijst naar de entree van het Forum (die niet te zien is vanuit Naberstraat).

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt







Podium met fontein, als centraal element op het plein.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Podium met fontein. Als centraal element op het plein. Zitrand langs de entree van de fietsenkelder op de zon.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Zicht vanaf het terras 't Feithhuis. Terras en plein lopen in elkaar over.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Zicht vanuit Engelenpoortje.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Popkenstraat. Route St. Jansstraat – Nw. Markt, en naar de entree fietsenkelder.

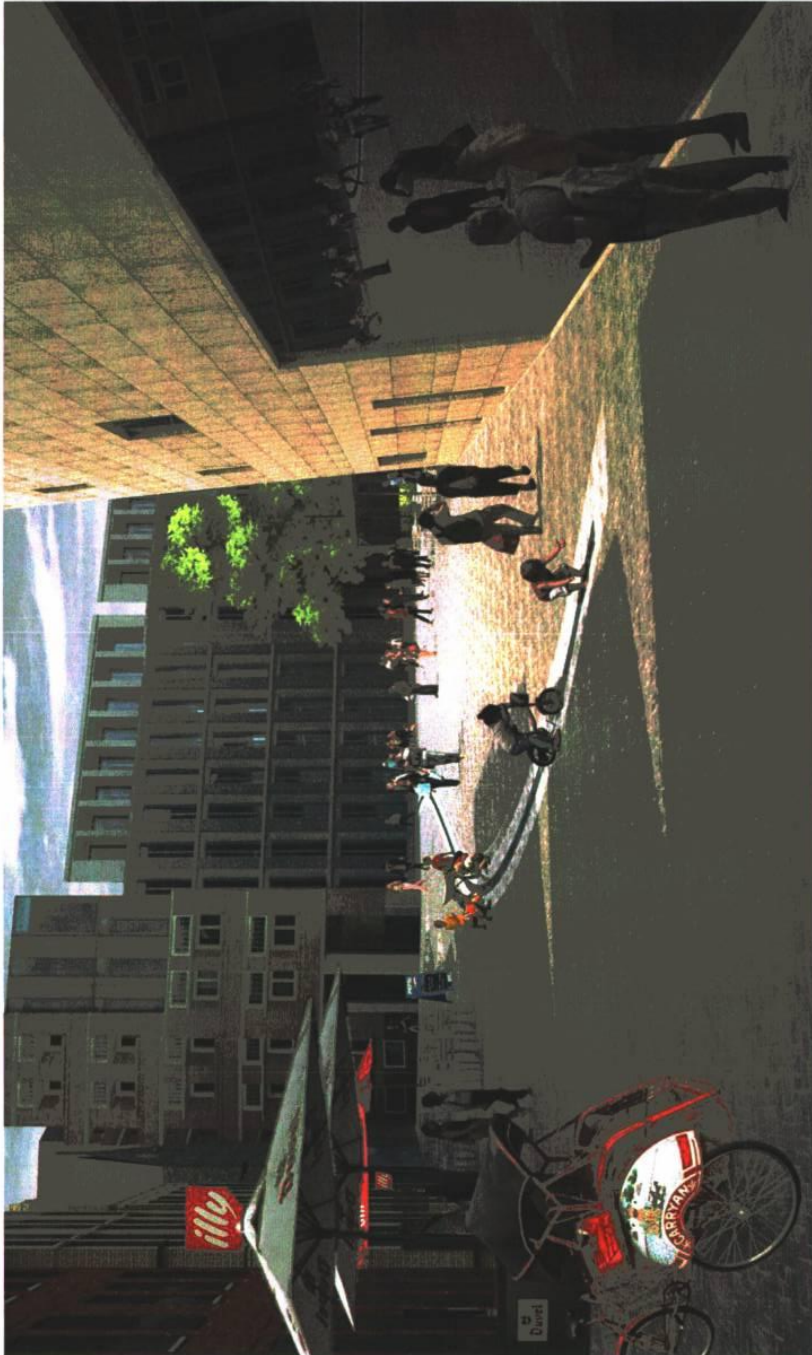
De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Zicht op Engelenpoortje en Naberstraat.

Rechts de fietsenkelder. Geflankeerd door een zitrand overgaand in het podium met fontein op de Nw. Markt.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Zicht vanuit entree Forum naar Oostwand. Links terrassen Nw. Markt zuidzijde terrasvormig in treden. Hierdoor goed vlakke entree's naar de horeca én de tafeltjes staan horizontaal.

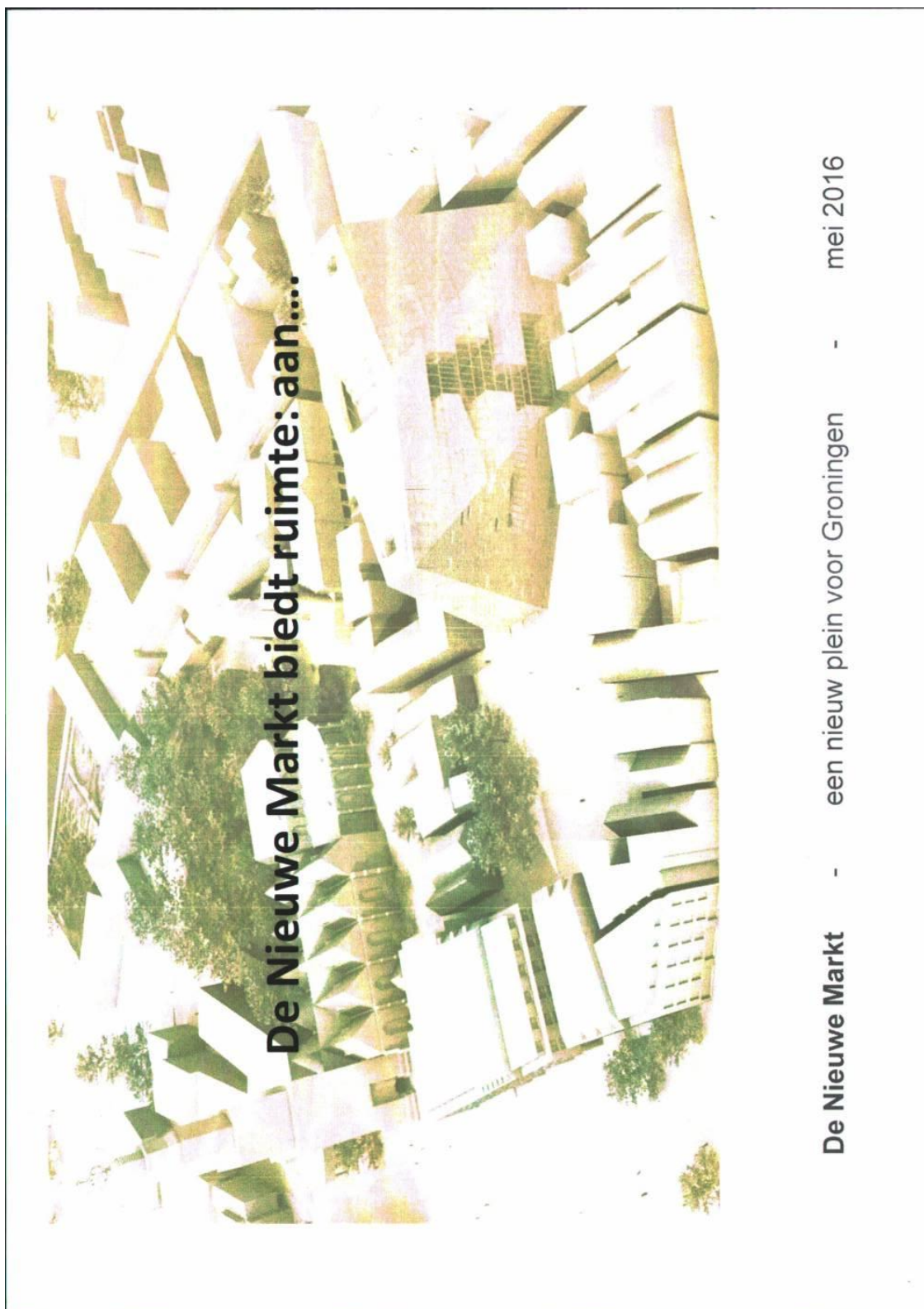
De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

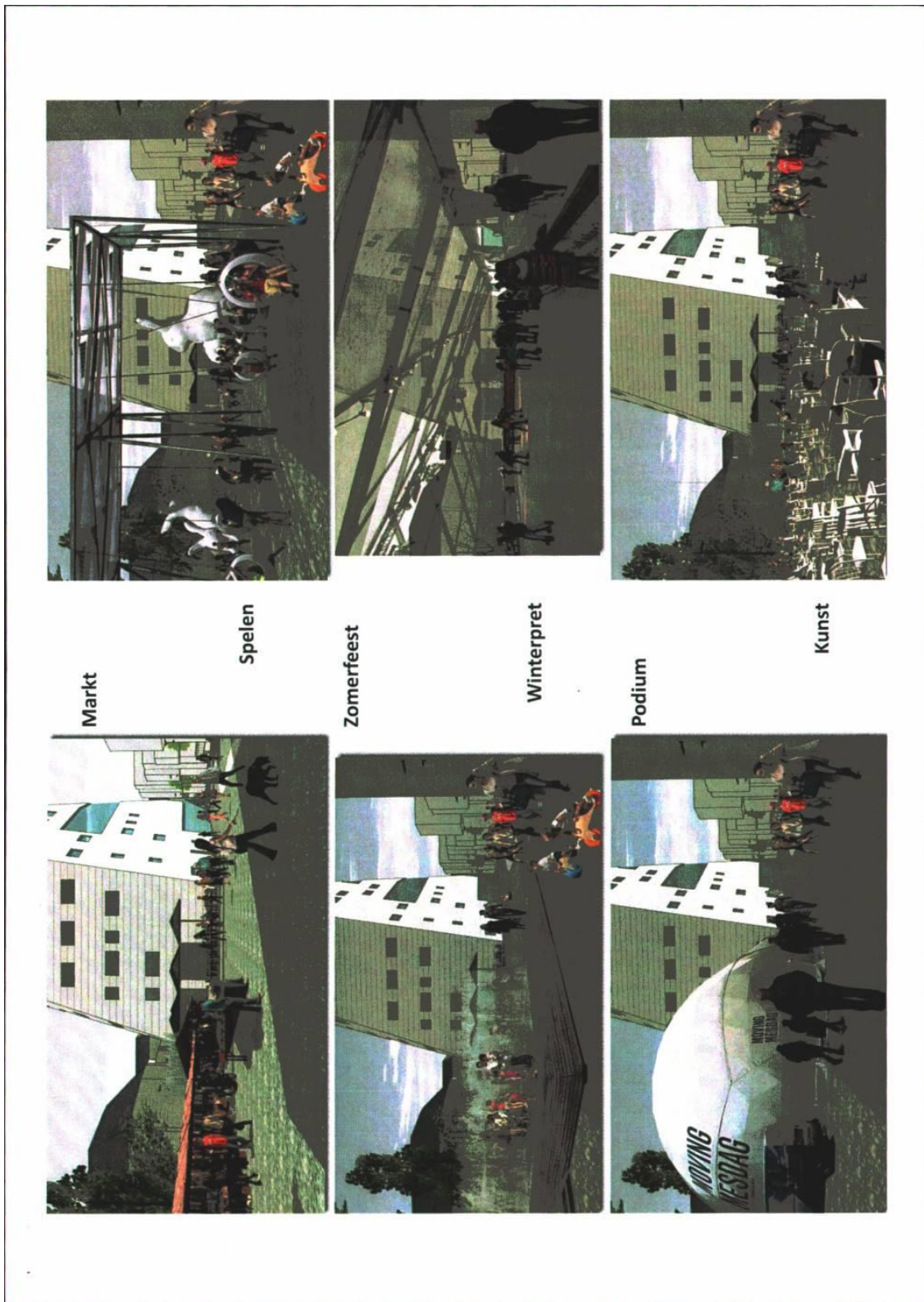


Terras Forum, in terrassen En bomen en hagen op de enige plek met goede groeiplaats.

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



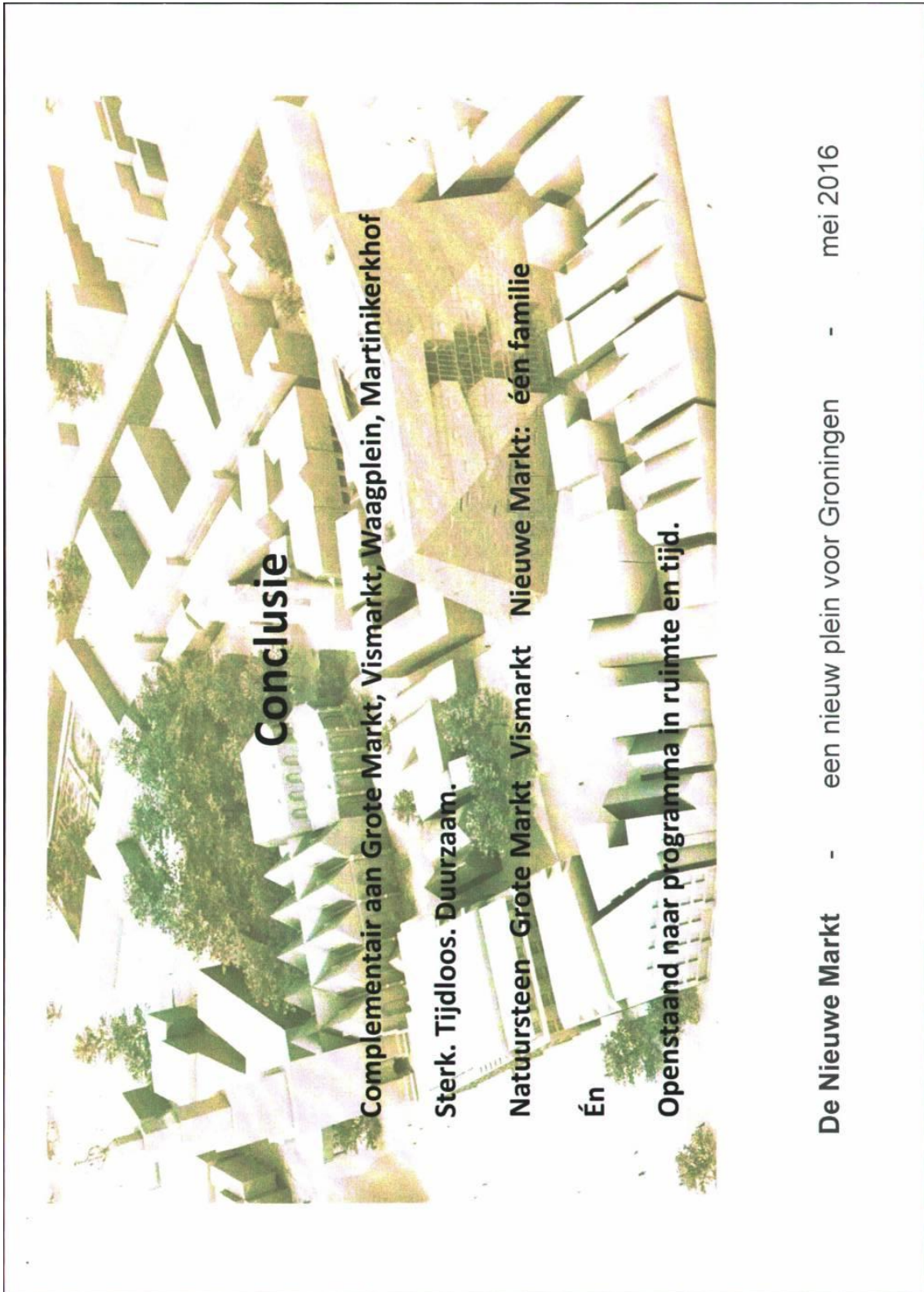
Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



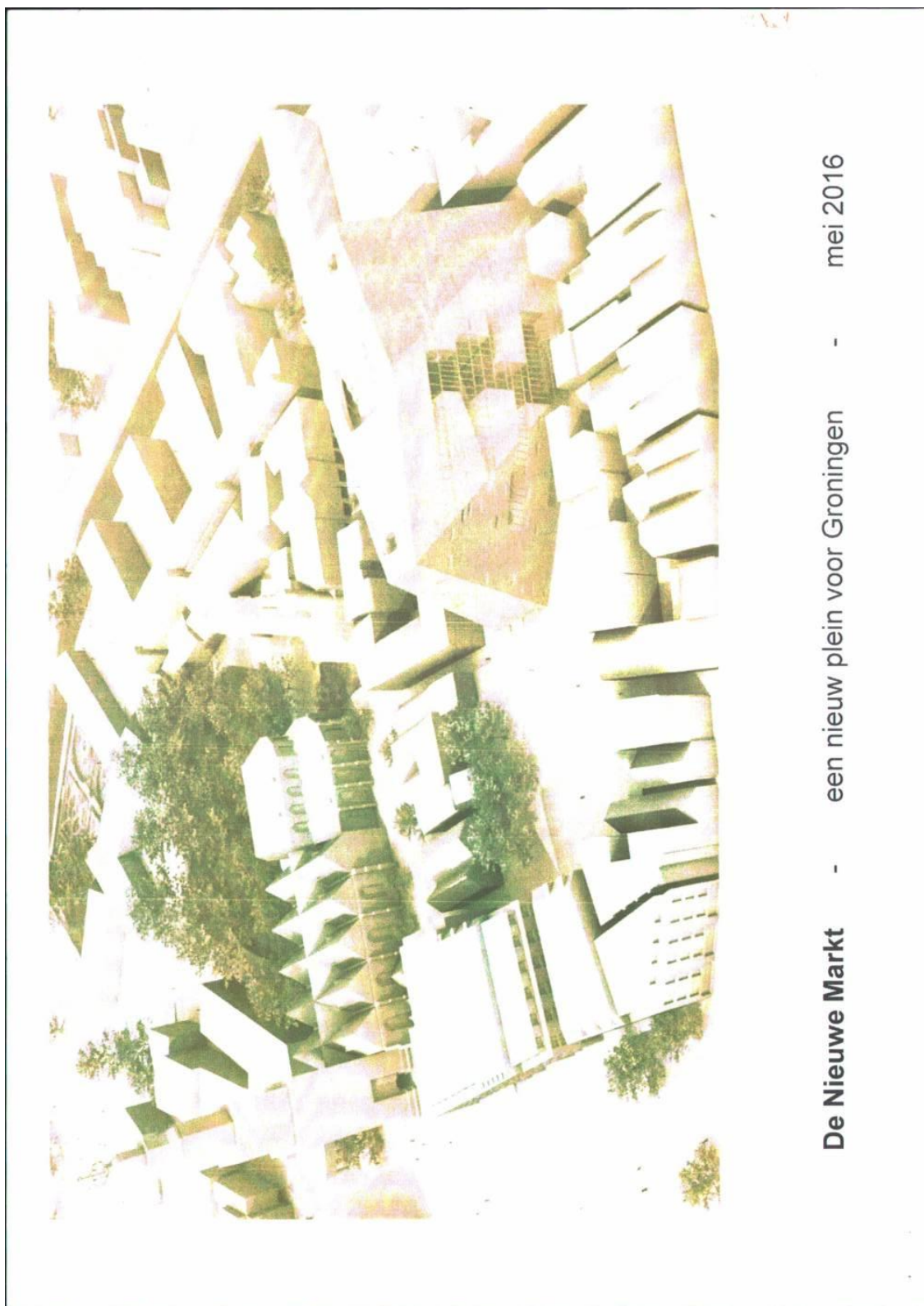


Nachtlevens

De Nieuwe Markt - een nieuw plein voor Groningen - mei 2016



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt



Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

BIJLAGE 2

Inspraakrapport

Het concept-ontwerp voor de inrichting van de Nieuwe Markt heeft met ingang van 24 maart gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden insprekers schriftelijk hun mening over het plan kenbaar maken. Op donderdag 14 april, vrijdag 15 april en zaterdag 16 april vonden inlooppiddagen plaats over het concept-ontwerp in het hoekpand Grote Markt/ Poelestraat. Belangstellenden konden tijdens de inlooppiddagen beelden bekijken, vragen stellen en reacties achterlaten. Op donderdag 14 april vond een avondbijeenkomst plaats over het concept-ontwerp met belanghebbenden, waaronder: Vrienden v/d Stad, Stadadviseert, Bond Heemschut, stichting Forum, raadscommissie Ruimte & Wonen, Klankbordgroep Grote Markt oostzijde, Marketing Groningen en diverse binnenstadsondernemers.

Inspraakreacties

De volgende personen/ organisaties hebben op het concept-ontwerp voor de inrichting van de Nieuwe Markt gereageerd:

1. inwoner 1, via inspraakformulier achtergelaten tijdens inlooppiddag d.d. 14-04-2014;
2. inwoner 2, via inspraakformulier achtergelaten tijdens inlooppiddag d.d. 14-04-2016;
3. inwoner 3, via inspraakformulier achtergelaten tijdens inlooppiddag d.d. 15-04-2016;
4. vertegenwoordigers gehandicaptenraad, via inspraakformulier achtergelaten tijdens inlooppiddag d.d. 15-04-2016;
5. inwoner 4, via inspraakformulier achtergelaten tijdens inlooppiddag d.d. 15-04-2016;
6. de stichting Vrienden v/d Stad, via e-mail ingekomen d.d. 20-04-2016;
7. inwoner 5, via e-mail ingekomen d.d. 20-04-2016.

	Reactie	Standpunt gemeente
1. Inwoner 1		
a.	De indiener is positief over de voorlichting over het project via o.a. Achter de Rooilijn (OOG-tv) en de inlooppiddagen.	Dank u wel.
2. Inwoner 2		
a.	De gemeente is volgens indiener met het ontwerp op de goede weg.	Dank u wel.
b.	Laat het hoekpand Grote Markt/ Poelestraat een apart gebouw worden. De locatie en de voorgestelde grootte nodigen uit tot het ontwerpen van een <i>eyecatcher</i> .	Betreft een wens, maar is niet van toepassing op het voorliggende ontwerp voor de Nieuwe Markt. In het in oktober 2014 vastgestelde aangepaste beeldkwaliteitsplan Grote Markt – Oostwand zijn drie modellen gegeven voor de nieuwe Oostwand. Aan het model met gesloten Oostwand en overbouwde doorgang (model 3) zijn zeer strenge randvoorwaarden gesteld. Aan de overige modellen, met een verbindingsstraat in plaats van een overbouwde doorgang, zijn deze strenge randvoorwaarden niet gesteld. De exacte plek van de verbinding tussen de Grote Markt en de Nieuwe Markt is afhankelijk van het programma en is nog niet bepaald.
c.	Maak zoveel mogelijk gebruik van de hoogteverschillen op het terrein.	Door middel van de waterloop wordt het hoogteverschil geaccentueerd en waar mogelijk/nodig geven treden aan dat er een hoogte verschil te overbruggen is. Deze treden nodigen uit om 'informeel' te zitten en zijn tevens een spelaanleiding.
d.	Maak hier en daar een doorkijkje naar vroeger. Maak (artistieke) verwijzingen naar karolingische, 12 ^e of 15 ^e eeuwse gebouwen (tot voor kort stond er nog een kloostermuur).	De suggestie van indiener wordt opgepakt en er wordt gekeken naar de mogelijkheden. In de aanpak van de oostzijde van de Grote Markt is al een aantal verwijzingen naar het verleden gemaakt. Zo komt er in de

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

		ontwikkeling Nieuwe Markt zuidzijde een nieuwe drup (steeg), wordt de vorm van het monumentale pand Poelestraat 28 doorgetrokken in de nieuwbouw aan de achterzijde en worden het Engelenpoortje en het Gomaruspootje (bij 't Feithhuis) juist beter zichtbaar in de nieuwe situatie.
e.	Nog meer naar buiten treden kan geen kwaad. Stadgers mogen nóg wel meer weten/ zien/ begrijpen.	Indiener is zeer geïnteresseerd in alles wat de binnenstad aangaat. Voor het betrekken van de burgers van Groningen bij het ontwerp van de Nieuwe Markt zijn diverse gesprekken gevoerd met direct omwonenden, bedrijven en instellingen. Voordat het voorlopig ontwerp vrijgegeven is voor inspraak is het besproken in de klankbordgroep Grote Markt Oostzijde. Tijdens de inspraakprocedure hebben we het ontwerp op de daarvoor gebruikelijke locaties ter inzage gelegd. In de Gezinsbode hebben we twee maal een aankondiging geplaatst. De eerste voor de procedure op zich met termijnen en de overige relevante informatie. De tweede om de inloopmiddagen aan te kondigen. Gedurende de hele inspraaktermijn is in het informatiecentrum op de Grote Markt ruimte vrijgemaakt om het ontwerp en exemplaren van de voorgestelde steen voor de bestrating te tonen. In de wekelijkse digitale nieuwsbrief Groningen vernieuwt (+/- 1000 abonnees) is veel aandacht besteed aan het ontwerp en zijn de inspraakmogelijkheden vermeld. Het programma Achter de Rooilijn op OOG tv heeft meerdere malen een uitzending gewijd aan de het ontwerp voor de Nieuwe Markt. En tot slot heeft het Dagblad van het Noorden een artikel aan het ontwerp gewijd ten tijde van de inloopmiddagen.
3.	Inwoner 3	
a.	Indiener is in positieve zin verbaasd en verwonderd over het ontwerp en zou graag de voltooiing meemaken.	Dank u wel.
4.	Vertegenwoordigers gehandicaptenraad	
a.	Het is voor de aanlanding op de geleidelijn van belang wat voor soort schuifdeur wordt gebruikt bij de hoofdentree van het Groninger Forum. Als er een dubbele schuifdeur komt, waarbij het niet uitmaakt welke deur als uitgang wordt gebruikt, moet het binnen duidelijk zijn hoe een blinde of slechtziende bij de geleidelijn kan komen.	Dit is een belangrijk punt dat nader bekeken wordt in overleg met de architect.
b.	Het filmpje water in de watergoot moet geen gracht zijn. De referenties suggereren iets anders dan de impressies van het ontwerp.	Er wordt gestreefd naar een minimale gootdiepte. De gootdiepte die te zien is op sommige van de referentiebeelden is niet de bedoeling.
c.	Aandachtspunt is om voor slechtzienden de traptreden op de terrassen voor het Groninger Forum en aan Nieuwe Markt zuidzijde voldoende contrast te geven t.o.v. de overige bestrating.	Gezorgd wordt voor een contrastrijke beëindiging van de traptreden.

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

d.	Met de binnenstadsvisie (o.a. bussen van de Grote Markt) veranderen de loopstromen naar het Groninger Forum. Wat is de looproute vanaf het Schuitendiep? Houdt daarbij rekening met mensen met een mobiliteitsbeperking. Een eerste inschatting is dat een looproute via de Popkenstraat minder geschikt is vanwege het fietsverkeer in en uit de fietsenkelder.	De keuze van de looproute is vrij. Het Groninger Forum is goed bereikbaar vanaf het Schuitendiep. De gefaciliteerde route zal via de St. Jansstraat-Schoolstraat-Nieuwe Markt zuidzijde gaan. Dit is tevens de kortste route naar de entree van het Groninger Forum.
5. Inwoner 4		
a.	Wens voor watertappunt zoals bij Broerplein en op station.	We zijn voornemens een watertappunt aan te leggen voor drinkwater.
b.	Watergeul voor spelen op de Nieuwe Markt ook op andere plekken in de binnenstad terug laten komen. Maak er een mooie loop-/ wandelroute in de binnenstad van. Bijvoorbeeld in combinatie met Westerhaven, met de scheepjes die nu droog staan langs A-Kwartier, Hoge en Lage der Aa.	Betreft een wens, maar is niet van toepassing op het voorliggende ontwerp voor de Nieuwe Markt. Suggestie wordt doorgegeven aan de projectgroep Binnenstadsvisie.
c.	Betrek bij het idee van mobiele speelplekken juist de kinderen die daar uiteindelijk moeten gaan spelen (lab).	Goede suggestie voor het gebruik van het plein. Wordt meegegeven aan de pleinencommissie die gaat over de programmering op het plein na realisatie.
d.	Elektrische bakfiets met speelgoed die je kunt huren/ lenen. Referentie in België (Leuven?).	Goede suggestie voor het gebruik van het plein. Wordt meegegeven aan de pleinencommissie die gaat over de programmering op het plein na realisatie.
e.	Als idee voor programmering een combinatie van ICT/ onderzoek/ speelgoed samen met het Groninger Forum op het plein. Combinatie met I.Turn.IT (IT-events voor jongeren). Jonge onderzoekers en kinderen.	Goede suggestie voor het gebruik van het plein. Wordt meegegeven aan de pleinencommissie die gaat over de programmering op het plein na realisatie.
6. Stichting Vrienden v/d Stad		
a.	Met de komst van de Nieuwe Markt wordt de karakteristieke plattegrond van de binnenstad met zijn keten van openbare ruimtes in het midden van de in oorsprong middeleeuwse binnenstad versterkt. Deze keten zal goed functioneren als er een goede verbinding tussen de beide markten wordt aangelegd waardoor het zicht van de Grote Markt op de Nieuwe Markt gewaarborgd is. Wij vinden in dit verband een doorgang die wordt overhuifd door één of meer verdiepingen van een toekomstig pand in de Oostwand van de Grote Markt geen goede zaak.	Deze opmerking heeft geen betrekking op het ontwerp voor de Nieuwe Markt. De raad heeft bij de behandeling van het aangepaste beeldkwaliteitsplan voor de Oostwand in september 2014 zeer strenge randvoorwaarden verbonden aan model 3 (overbouwde doorgang). De overbouwning wordt niet toegestaan, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om dit wel te doen en dan nog onder strenge voorwaarden.
b.	De Nieuwe Markt is een beknopt plein met een zeer besloten karakter door zijn smalle uitgangen. Gevolg is dat het gemeentebestuur er verstandig aan doet geen gehoor te geven aan allerlei ideeën om op het plein objecten op te richten als een podium, – waarom moet de ingang naar de fietsenkelder eigenlijk worden verborgen? – een fontein, groenperken, bomen, banken en	Juist om de ruimte zo leeg mogelijk te houden wordt gezocht naar een combinatie van de verschillende programmaonderdelen. De wens om niet commercieel te zitten wordt gecombineerd met een waterelement met een verbrede rand, podiumpje, tegen de entree van de fietsenkelder aan. Zoveel mogelijk wensen nemen op deze manier zo min mogelijk ruimte in beslag.

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

	<p>bloembakken en in de winter een schaatsbaan. Zoals ook het fietsen niet moet worden toegestaan want het betekent natuurlijk ook dat er dan op het plein gestald zal worden. Onze verwachting is dat het plein al genoeg bemeubeld zal worden met de onvermijdelijke terrassen bij de (mogelijke) horecavestigingen aan de noord- en zuidzijde van de Nieuwe Markt en bij het Forumgebouw. Functioneel zullen deze objecten ook niet blijken te zijn vanwege de mogelijke bevoorrading van de zaken vanaf de Nieuwe Markt en de manifestaties die een gevolg zullen zijn van de <i>cultuurfunctie</i> die aan het plein wordt toegekend.</p>	
c.	<p>De in de inrichtingsplannen beoogde watergoot en de terrasaanleg van het plein ten gevolge van zijn afloop in hoogte zijn subtiele elementen die uitstekend passen bij de omvang van het plein. We hebben ook veel waardering voor de bestrating die de inrichters op het oog hebben.</p>	Dank u wel.
d.	<p>De notitie probeert elk der openbare ruimtes in de binnenstad in hun functionele betekenis te karakteriseren. Het mooiste is natuurlijk dat de ruimtes zich niet alleen in vormgeving maar ook in functie van elkaar onderscheiden. De typering van de Grote Markt als <i>bestuursplein</i> is o.i. niet erg overtuigend waar de dagelijkse kramen en het grote terras aan de zuidzijde het plein wel erg domineren. Dat wordt alleen maar sterker als aanstonds deze elementen op de verkleinde Grote Markt aanwezig blijven en tevens een waterelement aan de inrichting wordt toegevoegd.</p>	<p>Deze reactie heeft geen betrekking op het ontwerp voor de Nieuwe Markt. De opmerking wordt doorgeleid naar de projectgroep die zich bezig houdt met de herinrichting van de Grote Markt.</p>
e.	<p>Ons pleidooi is om de inrichtingselementen van de onderscheiden openbare ruimtes te beperken tot wat vanuit de gedefinieerde functie strikt noodzakelijk is zodat de Groninger voor het overige vrij kan ademen en dwalen over de pleinen van zijn stad zonder dat hij gehinderd wordt door inrichtingen van consumptiedwang en voorgeschreven vermaak. De winkels en horecagelegenheden achter de gevels bieden tot consumptie en verstrooiing - het zogeheten <i>shoppen</i> - voldoende gelegenheid.</p>	<p>Een minimale toevoeging versterkt de beleving. Dwalend door de stad kom je op de Nieuwe Markt en is er (informeel) gelegenheid om te zitten en de ruimte op je in te laten werken zonder direct een bestelling bij de ober te hoeven doen. Het overgrote deel is vrij toegankelijk, waarbij nadrukkelijk ruimte wordt gemaakt voor wisselend gebruik.</p>
7.	Inwoner 5	
a.	<p>Complimenten voor het ontwerp voor de Nieuwe Markt. Indiener vindt het een knap en doordacht ontwerp. De vorm en de helling maken het niet makkelijk.</p>	Dank u wel.
b.	<p>Indiener wil graag reageren op de treden op het midden van het plein. Ze liggen elk een paar meter van elkaar verwijderd. De treden lijken daardoor een beetje verloren in de ruimte geplaatst. Ze lijken niet zo goed zichtbaar, (misschien lijkt dat zo op de foto's)</p>	<p>Dank voor de suggestie van een prachtig plein. Als gevolg van de onregelmatige randen van de Nieuwe Markt is in tegenstelling tot het romeinse plein gekozen voor een neutrale bestrating zonder patroon. Dat geeft meer rust en visueel meer ruimte.</p>

Raadsvoorstel - Ontwerp inrichting Nieuwe Markt

<p>waardoor ze misschien struikdrempels worden als er bijvoorbeeld markten worden gehouden, als je afgeleid wordt? Kan de helling niet op een andere manier opgevangen worden?</p> <p>Indiener is gaan zoeken naar wat met een klein plein met helling en omsloten door bebouwing gedaan kan worden om het een prettige sfeer en een beetje uitstraling te geven. En eenheid. Door een vorm in de bestrating te maken die richting geeft en een omsluiting maakt. Zoals op De Piazza del Campidoglio in Rome van Michelangelo. Het middendeel is vlak en het hoogteverschil wordt opgevangen langs de vier kanten met dubbele treden. Door de sterke belijning wordt het plein gebonden tot een geheel. Door het patroon wordt het levendig en boeiend.</p>	<p>Daarnaast is er in het concept ontwerp gekozen om juist horizontale delen aan te brengen. Deze horizontale delen sluiten om praktische redenen aan op de terrasdelen van het Groninger Forum en de Nieuwe Markt zuidzijde.</p>
---	---

Avondbijeenkomst met belanghebbenden

Tijdens de avondbijeenkomst met belanghebbenden op 14 april jl. werd over het algemeen waardering uitgesproken over het concept-ontwerp. Mooi ook dat met de totale ontwikkeling Grote Markt oostzijde, inclusief de Nieuwe Markt, de trek naar de Poelestraat weer toe zal nemen. Die trek zorgt voor het herstellen van de balans in de stad. De balans die was doorgeslagen richting het westen nadat het Groninger Museum met de Werkmanbrug en het winkelcentrum Westerhaven waren gebouwd.

Over het groen verschillen de meningen. Aan de ene kant wordt gewaardeerd dat er geen 'truttig' groen voorkomt in de plannen in de vorm van plantenbakken. Maar er gingen ook stemmen op voor juist meer groen in de vorm van bakken en/ of verticaal groen.

Het uitgangspunt om ruimte te maken op het plein voor programmering, door zo weinig mogelijk obstakels te plaatsen, wordt gewaardeerd. Aanvullend zijn twee suggesties gedaan voor de programmering, te weten een open luchtbioscoop en verkenning van de mogelijkheid om een vorm van tribune, zoals nu bij het informatiecentrum op de Grote Markt, in de zomermaanden op de Nieuwe Markt te plaatsen.

De aanwezigen zijn zeer positief over de voorgestelde keuze voor natuursteen en over de watergoot in combinatie met de looplijn richting de entree van het Groninger Forum.

Als aandachtspunt wordt genoemd de verbinding tussen de Grote Markt en de Nieuwe Markt. Voorkomen moet worden dat bezoekers het gevoel hebben dat er na de gevel van de Grote Markt niets meer is. Ook wordt geadviseerd om te kijken naar de samenhang met de programmering op de Grote Markt, vanwege het risico dat de Nieuwe Markt qua functie te veel op de Grote Markt gaat lijken.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de toegangswegen richting de fietsenkelder. Voorkomen moet worden dat er op het plein veel fietsen komen te staan doordat bezoekers de fietsenkelder niet goed kunnen vinden (handhaving).

Op het plein is relatief veel schaduw, met name in het najaar. Dat vraagt aandacht voor openbare verlichting, sfeerelementen en terrassen. Geadviseerd wordt te kijken naar zowel esthetiek als energiezuinigheid. Ook wordt 'Urban heating' genoemd als aandachtspunt. Urban heating is het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied door de aanwezige donkere materialen en relatief lage windsnelheden.

Bouwkundige maatregelen en meer groen kunnen dit effect verminderen.

Collegedebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

Onderwerp Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

Steller L. Hellinga



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 - 367 8686 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 5665304

Datum 25-05-2016 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In mei 2015 heeft het college ingestemd een projectfinanciering te verstrekken voor de realisering van de woontoren Cortingborg 2 (240 wooneenheden in de sociale sector). De raad heeft ingestemd met het voornemen van het college (collegedebrief met kenmerk 4975096, geagendeerd in raadscommissie Ruimte en Wonen van 10 juni 2015). In september 2015 is de gemeente benaderd voor een nieuw project in Meerstad en het college legt via de wensen en bedenkingen procedure ons voorgenomen besluit aan u voor.

De casus in Meerstad – Meerhoven



Collegiebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

Bladzijde 2 van 5

Rizoem wil een plan in uitvoering brengen voor de realisering van 28 woningen in Meerstad (18 sociale huur, 10 koop). De grond die daarvoor benodigd is verkrijgt Rizoem van Bureau Meerstad voor een marktconforme prijs, waarover inmiddels overeenstemming is bereikt. Ook de programmatische afstemming heeft inmiddels plaatsgevonden met Bureau Meerstad. Verder is Bureau Meerstad niet betrokken in deze ontwikkeling.

Voorafgaand aan de start bouw van het project, verkoopt Rizoem de 10 koopwoningen (VON prijs vanaf € 185.500,-). Rizoem heeft het plan gepresenteerd op de nieuwbouwebeurs en voor de koopwoningen heeft Rizoem meer dan 30 potentiële kopers weten te interesseren voor een optie tot koop. Ook voor de huurwoningen is de interesse gepeild wat heeft geresulteerd in een potentiële huurderslijst van meer dan 50 huurders. Zonder dat er veel ruchtbaarheid aan is gegeven, (plan ligt nog niet bij een makelaar, nog geen website of advertenties) is de belangstelling groot voor het project.

De kostprijs van de huurwoningen bedraagt ca. € 2,8 mln. De FGH bank is bereid 50% daarvan te financieren en Rizoem brengt zelf 12% risicodragend in. Voor het restant (38%) heeft Rizoem een financieringsaanvraag gericht aan de gemeente onder de criteria van het Bouwoffensief. Het door de gemeente te financieren bedrag is groot € 1.087.000,-

De vorm waarin de investering en exploitatie van de sociale huurwoningen worden opgezet is vergelijkbaar met de woontoren Cortinghborg. Ook de opzet van de financiering van de sociale huurwoningen is vergelijkbaar met Cortinghborg. Het verschil tussen beide projecten wordt hoofdzakelijk gevormd doordat het project in Meerstad voorafgegaan wordt door verkoop van 10 woningen.

Corporatie

Met woningbouwcorporatie Nijestee gesproken over eventueel opnemen van de sociale huurwoningen van het project Meerhoven in de sociale woningvoorraad van de woningbouwcorporatie. Nijestee heeft gemotiveerd aangegeven dat niet te kunnen, zonder daarbij afbreuk te willen doen aan de opgave om 10% van het woningaantal in Meerstad sociaal te laten zijn.

In hoofdzaak neemt Nijestee de sociale huurwoningen niet op in de portefeuille omwille van financiële redenen. De kostprijs van de huurwoningen is voor de corporatie (veel) te hoog en daarmee is de onrendabele top op de exploitatie van de huurwoningen te fors. Dit is door toedoen van het toewijzingsbeleid waartoe Nijestee wettelijk is verplicht.

Voor Nijestee geldt dat het concept van Meerhoven niet past binnen de financiële kaders voor het realiseren van huurwoningen die in verband met de passendheidtoets aan de doelgroep mogen worden verhuurd. Voor een- en tweepersoonshuishoudens is die grens op €575,87, voor grotere huishoudens €618,24. Met deze huren is het voorliggende project niet rendabel. Rizoem hoeft niet passend toe te wijzen en kan daarom sociale huurwoningen met een huur van ongeveer € 710,- realiseren.

De opstelling van Nijestee ten aanzien van het project Meerhoven is nadrukkelijk niet de opvatting van Nijestee ten aanzien van ander te realiseren sociale huurwoningen in Meerstad. Nijestee roept de gemeente op om Meerstad onderdeel te laten zijn in (toekomstige) prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties. Nijestee kiest een constructieve en dienstbare opstelling. Dat betekent voor Nijestee dat als belanghebbenden i.c. gemeente dat willen, er met de corporatie gesproken kan worden over bouw van sociale huisvesting in Meerstad. Dat zou dan moeten verlopen via de reguliere cyclus van prestatieafspraken zodat iedere stakeholder (huurders, RVC, andere corporaties) zijn plek kan hebben in Meerstad en er een afgewogen, stads brede prioriteitstelling kan plaatsvinden. Op dit moment heeft Nijestee in de meerjarenbegroting van de corporatie geen voornemen uitgesproken in Meerstad sociale huurwoningen te bouwen.

Het exploitatiemodel Meerhoven

Het exploitatiemodel is ontleend aan corporatieve rekenmodellen voor bouw- en exploitatie in de sociale sector. Het verschil dat gemaakt wordt met corporatieve modellen zit in de exploitatielasten ten aanzien van de beheerslasten (anders dan onderhoud). Deze nieuwe 'corporatie' heeft niet de financiële balast van de bestaande corporaties wat zich vertaalt in lagere beheerslasten. Dat maakt dan ook dat Rizoem een hogere kwaliteit weet te realiseren in het ontwerp van de woningen en niet met een onrendabele top wordt geconfronteerd in de exploitatie van de huurwoningen (anders dan dat bij Nijestee wel het geval is).

In het exploitatiemodel is met name gestuurd op 2 zaken:

1. Hoogte van de huur van een woning en woonprogramma

Gestuurd is op een huurbedrag *beneden* de huurtoeslaggrens voor de verschillende doelgroepen. In 2016 voor huurders > 23 jaar € 710,68. In Meerhoven is qua huurprogrammering van de 18 in 'normale' sociale huisvesting.

In de toewijzing van een woning in Meerhoven wordt na de grenscorrectie van Meerstad meegelift op het bestaande stedelijk model dat de huidige corporaties al gebruiken. De lagere huur in het exploitatiemodel dan de huurtoeslaggrens, vormt dan ook een buffer in de exploitatie van Meerhoven voor onvoorziene, in de toekomst gelegen omstandigheden.

2. Positieve kasstroom gedurende de hele exploitatieperiode Meerhoven

Omdat met name uit de netto kasstroom¹ van de onderneming de zekerheid verkregen dient te worden dat de doelgroep van beleid bedient gaat worden, heeft de gemeente als eis gesteld dat de netto kasstroom van de gehele onderneming niet (op enig moment) negatief mag gaan worden gedurende de exploitatieperiode. Er moet – met andere woorden – niet bijgeleend worden om de exploitatie van Meerhoven rond te krijgen in enig jaar: de onderneming beschikt altijd over een positief banksaldo uit de verhuur van woningen. Hiertoe is Rizoem afgesproken dat afgezien wordt van een vergoeding over het ingebrachte eigen vermogen voor zover de kasstroom daardoor negatief zou verlopen.

¹ *Netto kasstroom: het verschil tussen de ontvangsten en uitgaven. Als de uitgaven de ontvangsten overtreffen, wordt van een negatieve kasstroom gesproken. Zijn de ontvangsten groter dan de uitgaven, dan is er een positieve kasstroom.*

Collegiebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

Bladzijde 4 van 5

Lening en weerstandsvermogen

Het verzoek aan de gemeente omvat het verstrekken van een hypothecaire lening (recht van 2^e hypotheek) ter grootte van € 1.087.000,-. Het rentepercentage staat qua termijn 10 jaar vast. Het rentepercentage wordt ontleend aan een mededeling van de Europese Commissie (2008/C 14/02) om voor nu en in de toekomst gevrijwaard te zijn van oneigenlijke staatssteundiscussies.

Omdat met name uit de kasstroom van de onderneming de zekerheid verkregen dient te worden dat de doelgroep van beleid wordt bediend, wordt voorgesteld de eerste 10 jaar van de gemeentelijke lening aflossingsvrij te maken. Na die aflossingsvrije periode – in combinatie met de aflossingseisen van FHG bank – is er voldoende positieve kastroom om zekerheid te bieden aan én de doelgroep van beleid én aflossing van de gemeentelijke lening.

Onderdeel van het exploitatiemodel is de zogeheten 'bedrijfswaarde' van Meerhoven. Dit getal staat voor de waarde van het gebouw in verhuurde staat (contante waarde van de huurpenningen). Dit getal vormt ook het uitgangspunt voor de bepaling of aanvullend weerstandsvermogen is benodigd in de situatie dat de gemeentelijke lening niet voldaan kan worden voor wat betreft het vastgoed.

De executiewaarde van Meerhoven bedraagt 85% van een bedrijfswaarde van € 2,9 (€ 2,465 mln). FGH bank heeft het recht van 1^e hypotheek op de verstrekte lening en is in rangorde de eerste. Daarmee is de executiewaarde bijna toereikend om zowel de 1^e als 2^e hypotheekverstrekkers te kunnen voldoen. Het tekort in de executiewaarde (ca. € 10.000) zal worden opgenomen in het te vormen weerstandsvermogen ten laste van de intensiveringsmiddelen woningbouw.

Naast het bepalen van het weerstandsvermogen op basis van de executiewaarde van de woningen, is ook het risico bepaald op basis van de debiteur. Hiertoe heeft de beoogde leningnemer alle benodigde financiële informatie aangeleverd ter bepaling van het debiteurenrisico. De financiële informatie is beoordeeld door Treasury en op grond daarvan is door Treasury bepaald dat 6% van het gevraagde leningbedrag toegevoegd dient te worden aan het benodigde weerstandsvermogen (€ 65.220,-). De 6% is ontleend aan het lage projectrisico ten opzichte van de grootte van het eigen vermogen van de debiteur en de sturingsmogelijkheden om in geval van faillissement van de debiteur een andere bestemming te kunnen kiezen (bijvoorbeeld uitponding). Dit maakt het totale benodigde weerstandsvermogen op € 75.000,-, welke ten laste komt van budget intensiveringsmiddelen woningbouw.

Onderdeel van de beoordeling van de financieringsaanvraag is een externe toetsing van het rekenmodel en daarin gehanteerde parameters door DTZ Zadelhoff. Deze toetsing vloeit voort uit een toezegging aan de raad rondom Inroversum dat in voorkomende gevallen bedrijfsplannen zullen worden voorgelegd ter toetsing door derden. De DTZ toets – die een positief oordeel bevat over de business case – is als bijlage gevoegd bij deze brief.

Collegebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

Bladzijde 5 van 5

De stichtingskosten van de 18 sociale huurwoningen bedraagt € 2.775.000,-. De kostprijs wordt gefinancierd door:

Inbreng risicodragend vermogen door Rizoem:	€ 300.000,-
Financiering FGH Bank	€ 1.388.000,-
Verzoek aan gemeente Groningen	€ 1.087.000,-

Deze brief gaat over het laatste post, het verzoek aan de gemeente.

Wensen en bedenkingen

Ons college heeft besloten tot het voornemen een lening te vertrekken ten behoeve van de ontwikkeling van Meerhoven. Dit is zowel in het belang van de toekomstige gebruikers van deze voorziening in het kader van de sociale huisvesting als voor de sociale huisvesting in onze stad als geheel. Wij zijn voornemens het project mede te financieren waarbij de volgende afwegingen een hoofdrol spelen:

- De ontwikkeling Meeroevers in Meerstad wordt afgerond;
- Er wordt nadrukkelijk invulling gegeven aan de doelstelling om 10% van de totale woningvoorraad in Meerstad in de sociaal te laten zijn. Het project Meerhoven bevat de eerste sociale huurwoningen in Meerstad;
- In het kader van het Bouwoffensief Groningen draagt de gemeente bij aan de totstandkoming van 18 betaalbare verhuurbare eenheden in de sociale sector;
- Door partijen wordt een vorm van exploitatie voorgestaan die ontleend is aan en nauw aansluit bij de corporatiesector.

Wij vragen uw raad wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van het verstrekken van de lening als bedoeld in het door uw raad vastgestelde gemeentelijke treasurystatuut. Wij vragen u om uw wensen en bedenkingen uiterlijk 15 juni 2016 aan te geven of daartoe deze brief te agenderen ter bespreking in de raadscommissie Ruimte & Wonen. Wij zullen uw wensen en bedenkingen betrekken bij onze definitieve besluitvorming over het beschikbaar stellen van de lening.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Collegiebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad

BIJLAGE



Gemeente Groningen, Dienst RO/EZ
T.a.v. de heer L. Hellinga
Gedempte Zuiderdiep 98
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

DTZ Zadelhoff
Hereweg 95B
9721 AA Groningen

Telefoon: 0 50 3 141 232

www.dtz.nl

Email: galberts@dtz.nl

Onze referentie: Gal/Jww/O19131

Datum: 28 april 2016

Betreft: Advies Meerhoven, Meerstad

Geachte heer Hellinga,

Onder verwijzing naar ons gesprek van 30 maart jl. heeft u DTZ Zadelhoff verzocht een redelijkheidstoets uit te voeren op de business case van het project Meerhoven in Meerstad.

Vraagstelling

Het betreft in essentie een ontwikkeling van 28 grondgebonden woningen in Meerstad waarvan 10 koopwoningen en 18 woningen voor de sociale huursector. Het voornemen is deze ontwikkeling mogelijk te maken met steun van de Gemeente Groningen. Dit in het kader van haar taak als verantwoordelijke voor het stimuleren van een evenwichtige gemeentelijke woningvoorraad, in dit geval binnen Meerstad, ook in het segment koopwoningen en sociale huurwoningen.

De vraag welke aan DTZ Zadelhoff wordt gesteld is op de voor de financieringsaanvraag voor deze ontwikkeling gehanteerde belangrijkste parameters een redelijkheidstoets uit te voeren met als uitgangspunt marktconformiteit. Dit gegeven het feit dat de Gemeente Groningen gedeeltelijk participeert in de financiering van het project. Tevens dient een opinie te worden afgegeven over de executiewaarde van het project na realisatie en verhuur.

Aanleiding voor het realiseren van de sociale huurwoningen is de wens van de gemeente Groningen om aan de eigen doelstellingen ten aanzien van sociale huur in Meerstad te voldoen. De gemeente Groningen heeft in haar beleid opgenomen dat 10% van de woningvoorraad in Meerstad uit sociale huurwoningen dient te bestaan. Momenteel zijn er nog geen sociale huurwoningen in Meerstad.

Uitgangspunten en beoordeelde informatie

Uitgangspunten voor ons advies zijn de navolgende projectspecifieke documenten:

- De concept-koopovereenkomst tussen Grondexploitatie Maatschappij Meerstad CV en Rizoem B.V. d.d. 25 november 2015, ontvangen per email op 14 april 2016
- De financieringsaanvraag van Rizoem d.d. 11 maart 2016, ontvangen per email op 15 maart 2016.
- Het document 'huidige stand V.O. d.d. 29-03-2016, ontvangen op 13 april 2016
- Het document 'calculatie Meerhoven Eind', ontvangen per email op 1 april 2016
- Het document 'calculatie Meerhoven Tus', ontvangen per email op 1 april 2016

DTZ Zadelhoff is een v.o.f. van partners die deelnemen middels besloten vennootschappen. Handelsregister KvK nr 33174864. DTZ Zadelhoff v.o.f. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Iedere aansprakelijkheid van de v.o.f., de partners en allen die daar werkzaam zijn is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitbetaald. Op alle opdrachten zijn de algemene voorwaarden van DTZ Zadelhoff v.o.f. van toepassing. De algemene voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de Rechtbank Amsterdam. Zijn te raadplegen op www.dtz.nl en worden op verzoek kosteloos toegestuurd.

1 van 5



Zadelhoff

Te realiseren programma

Het project Meerhoven bestaat uit de ontwikkeling van 28 woningen waarvan 10 koopwoningen en 18 huurwoningen voor de sociale huursector. Conform het aangeleverde voorlopig ontwerp met plattegrondtekeningen bestaan de woningen uit circa 122 m² gebruiksoppervlak en zijn de woningen gelegen op kavels van circa 108 m². De footprint van de woning neemt circa de helft van de kavel in beslag en de andere helft betreft de tuin.

Parkeren en openbaar gebied

Parkeerplaatsen zijn opgenomen in het openbaar gebied. Aan de noordzijde van de ontwikkeling worden conform voorlopig ontwerp circa 56 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is in lijn met de afspraken omtrent parkeren in de concept-koopovereenkomst waarin staat beschreven dat koper (Rizoem) verantwoordelijk is voor de aanleg van 2 parkeerplaatsen per woning.

Beoordeling gehanteerde parameters in de financieringsaanvraag

1. Geprognostiseerde huurinkomsten

Conform financieringsaanvraag zal de huurprijs van alle huurwoningen €708,50 per maand bedragen. Deze huurprijs valt onder de grens van €710,68 en derhalve kan gesteld worden dat alle huurwoningen in het sociale huursegment vallen. Gezien de grootte van de woning en het beoogde kwaliteitsniveau van de woningen kan gesteld worden dat deze huurprijs relatief laag is.

2. Sociale huur

Gezien het feit dat de te ontwikkelen woningen bestemd zijn voor de sociale huursector is de eerder genoemde huur van €708,50 per maand de maximale huurprijs. Conform opgave van de gemeente Groningen is in de financieringsovereenkomst tussen de gemeente Groningen en Rizoem de bepaling opgenomen dat alle 18 huurwoningen in het sociale huursegment moeten blijven. Indien Rizoem zich niet zal houden aan deze bepaling heeft de gemeente Groningen de mogelijkheid de financiering te beëindigen en wordt de lening direct opeisbaar. De financieringsovereenkomst tussen de gemeente Groningen en Rizoem is niet ingezien en/of beoordeeld door DTZ Zadelhoff. Wij gaan er vanuit dat de Gemeente in deze financieringsovereenkomst op adequate wijze de blijvende beschikbaarheid van de huurwoningen voor de sociale huursector heeft geborgd. Het uitsluitend intrekken van de financiering als mogelijkheid van sanctie op niet nakoming verdient nadere beoordeling op effectiviteit.

3. Nabetalingsregeling bij verkoop

In de concept-koopovereenkomst is een prijs voor de grond afgesproken op basis van prijzen voor sociale huur. In artikel 15 van deze overeenkomst is een nabetalingsregeling overeengekomen waarbij koper bij verkoop van 1 of meerdere huurwoningen een nabetaaling moet doen van € 14.579,82 per woning, geïndexeerd met 1% per jaar, prijspeil 31 december 2016, op basis van een v.o.n. prijs per woning van €185.500,-. De nabetalingsregeling dient om het te behalen financiële voordeel bij doorverkoop af te romen voor zover het de oorspronkelijke grondwaarde betreft. Uiteraard draagt ook deze afspraak bij om de huurwoningen in het sociale huursegment te houden. Vanuit het perspectief van de gemeente Groningen blijft het wel de vraag of deze nabetaaling hoog genoeg is om uitponden te voorkomen en de woningen in het sociale huursegment te houden.

4. (Aanvangs-leegstand)

Gezien de vraag naar huurwoningen en de relatief lage huurprijs ten opzichte van de grootte en het kwaliteitsniveau van de woningen is het de verwachting dat alle huurwoningen direct na oplevering verhuurd zullen zijn. Daarnaast zal de verhuurbaarheid ook in toekomst goed zijn indien de woningen in het sociale huursegment blijven qua prijs en de mogelijkheden tot het krijgen van huursubsidie niet

2 van 5



Zadelhoff

ingrijpend worden aangepast. De toekomstige leegstand zal zich in dat geval naar alle waarschijnlijkheid beperken tot zeer korte perioden bij de wisseling van huurders. Het gehanteerde uitgangspunt van een mutatieleegstand van 2% achten wij derhalve realistisch.

5. Inflatie, huurstijging en stijging exploitatielasten

Voor de inflatie, huurstijging en stijging exploitatielasten is in de berekening in de financieringsaanvraag rekening gehouden met 2.20%. Op basis van een langjarig gemiddelde is dit een verdedigbaar percentage. Alleen zullen de huurinkomsten in de eerste jaren niet worden geïndexeerd, aangezien recent in de Woningwet is vastgelegd dat de liberalisatiegrens van €710,68 tot en met 2018 is bevroren en dus niet zal wijzigen. Dit heeft echter een beperkte invloed op de marktwaarde van het project.

De gehanteerde parameters voor bedrijf- en exploitatiekosten conform de financieringsaanvraag zijn realistisch.

6. Bouwkosten

Voor te gehanteerde bouwkosten zijn de documenten 'calculatie Meerhoven Eind' en 'calculatie Meerhoven Tus' door DTZ Zadelhoff beoordeeld. De geprognosticeerde totale bouwkosten per tussenwoning en hoekwoningen zijn realistisch. Dit is nadrukkelijk een beoordeling van de totale bouwkosten per woning en geen beoordeling van de kosten per individueel onderdeel. De enige kanttekeningen op basis van een korte analyse zijn dat er geen kosten zijn opgenomen voor de aan te leggen parkeerplaatsen, de relatief lage kostenpost voor de keuken en het ontbreken van een specificatie van het installatiewerk en sanitair.

7. Energiebesparende maatregelen

In de financieringsaanvraag wordt gesproken over een onderzoek voor het aanbieden van de optie '0 op de meter'. In de geraamde bouwkosten is geen (of niet voldoende) rekening gehouden met deze optie. Er zijn wel energiebesparende maatregelen, zoals een warmtepomp, in de begroting opgenomen, maar niet voldoende voor '0 op de meter'. Uitgangspunt is derhalve dat dit alleen een optie is voor de kopers van de 10 koopwoningen en dat de noodzakelijke aanvullende energiebesparende maatregelen tegen een meerprijs in de woning worden toegepast.

8. Rendementseis, marktwaarde, bedrijfswaarde en executiewaarde

De parameter 'rendementseis' is vastgesteld op 5.25% en de 'IRR' op 5.00%. Dit zijn relatief scherpe percentages, maar wel binnen een aanneembare bandbreedte gegeven de huidige marktomstandigheden. Aanname is dat deze 'rendementseis' is gebaseerd op de bedrijfswaarde en niet op marktwaarde.

Het begrip bedrijfswaarde wordt niet gehanteerd in de markt en ook de corporatiesector neemt afscheid van dit waardebegrip ten faveure van het begrip marktwaarde.

Voor de beoordeling van de casus hanteren wij de marktwaarde. In het rekenblad in de financieringsaanvraag van Rizoem staat een marktwaarde van €3.339.000,- weergegeven. Deze marktwaarde is gebaseerd op 18 maal de vrij op naam verkoopprijs van €185.500,- per woning. De verkoopprijs van €185.500,- v.o.n. per woning (leeg) is realistisch en marktconform. Derhalve achten wij de ontwikkeling van de 10 koopwoningen een marktconform project.

Echter, dit bedrag is realistisch als marktwaarde van de woning in lege staat, en zonder de eerder genoemde nabetalingsregeling ten aanzien van de grondprijs voor de huurwoningen welke bij leegkomen worden verkocht.

Collegiebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad



Zadelhoff

In de marktwaarde van de 18 huurwoningen dient rekening gehouden te worden met het feit dat de huurwoningen in het sociale huursegment verhuurd dienen te worden en dat er bij verkoop van de woningen (het uitponden) een nabetalings grondwaarde van € 14.579,82,- (te vermeerderen met indexatie) per woning afgerekend moet worden.

Voor de berekening van de marktwaarde van de verhuurde woningen gaan wij uit van een marktconforme factor van 17,5 tot 19 op de brutohuurinkomsten als zijnde realistisch. Dit betekent een marktwaarde in bandbreedte van circa €2.700.000,- tot €2.900.000,-. Daarmee ligt de marktwaarde eerder in lijn met de door Rizoem berekende kostprijs en bedrijfswaarde dan de in het model genoemde marktwaarde leeg. De spreiding in de te realiseren factor op de huurinkomsten bij verkoop zit in het feit dat Meerstad zich, als het gaat om locatie voor huurwoningen en als locatie voor een dergelijk beleggingsproduct, nog niet heeft bewezen. In de fictieve situatie van mogelijke verkoop van het project als geheel is het wel aannemelijk dat de mogelijke koper de keuze maakt om de woningen uit te ponden om de hoogste opbrengst te genereren. Dit ondanks de overeengekomen nabetalingsregeling. Bij toekomstige wijzigingen in marktomstandigheden, vraag en aanbod verhoudingen op de huurwoningen markt mede als gevolg van een mogelijke wijziging in regelgeving is gegeven de kwaliteit van de woningen een hogere huur cq. hogere leegwaarde zeker niet uitgesloten.

Hier dient te aan worden toegevoegd dat het bij deze beoordeling gaat om een 'gereed beleggingsproduct', oftewel: Het project met 18 huurwoningen is opgeleverd en volledig verhuurd. Er is geen rekening gehouden met het feit dat een potentiële koper op dit moment ook rekening zou houden met het risico's ten aanzien van de bouw/ontwikkeling en eventuele aanvangsleegstand en verhuurkosten.

Over de te verwachten opbrengst bij verkoop middels executoriale verkoop kan gesteld worden dat dit circa 85% van de marktwaarde zal zijn. Wellicht dat het percentage in de praktijk nog zelfs iets hoger kan uitvallen gezien de huidige marktomstandigheden en het zeer beperkte verhuurrisico door de lage huurprijs ten opzichte van de grootte en de kwaliteit van de woning.

Conclusie

Op basis van de ons aangeleverde stukken van het project en onze marktkennis is het aannemelijk dat dit project in de markt niet gerealiseerd zou worden zonder een bijdrage in de initiële financiering door de Gemeente.

Hiermee voldoet de Gemeente Groningen aan haar rol van het leveren van een bijdrage aan de realisatie van sociale huurwoningen in Groningen in het algemeen en in Meerstad in het bijzonder.

Zoals eerder beschreven zijn vrijwel alle gehanteerde parameters in de financieringsaanvraag marktconform. De gehanteerde marktwaarde leeg achten wij realistisch terwijl de marktwaarde van de huurwoningen (in verhuurde staat) te hoog is ingeschat. Deze ligt echter wel in lijn met de kostprijs en bedrijfswaarde van de ontwikkeling.

Gezien de kleinschaligheid en de eerder beschreven specifieke kenmerken van deze business case is het niet realistisch dat institutionele beleggers of corporaties een dergelijk project aan de eigen portefeuille willen toevoegen. Dit is logischerwijs ook een van de redenen waarom het noodzakelijk is om de beoogde financieringsstructuur op te zetten. In de fictieve situatie van verkoop van het gehele project van 18 huurwoningen ligt verkoop aan een particuliere belegger het meest voor de hand.

Een beoordeling van de financieringsconstructie zelf maakt geen deel uit van de vraagstelling. Afsluitend kan worden vastgesteld dat de ontwikkeling van de 10 koopwoningen een marktconforme business case is, gezien de realistische verkoopprijs. De door Rizoem berekende marktwaarde van de ontwikkeling van de 18 (sociale) huurwoningen is niet in lijn met de markt. Echter, vanuit het perspectief van Rizoem zou het toch een succesvolle business case kunnen worden, indien de financieringsvoorwaarden als compensatie het gebrek aan marktconformiteit kan opvangen.

Collegiebrief - Meerhoven - wensen en bedenkingen gemeenteraad



Vanuit het perspectief van de gemeente Groningen kan gesteld worden dat dit project een positieve bijdrage levert aan de doelstelling om 10% sociale huurwoningen in Meerstad te creëren. Ook levert dit project een positieve bijdrage aan het kwaliteitsniveau van de sociale woningvoorraad in Groningen. Echter, het verdient wellicht wel aandacht hoe de gemeente Groningen middels afspraken met Rizoem de sociale huurwoningen ook in het sociale huursegment kan houden in de toekomst. Wij gaan er vanuit dat de Gemeente deze afspraken op voldoende wijze heeft geborgd in haar afspraken met de ontwikkelaar/belegger Rizoem.

Met vriendelijke groet,
DTZ Zadelhoff v.o.f.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Alberts', written over a horizontal line.

mr. Gert-Jan Alberts MRE MRICS RT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. W. Veldman', written over a horizontal line.

Jan Willem Veldman MSc RE

Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen - GEHEIM ...

Raadsvoorstel

GEHEIMHOUDING
ex artikel 25 Gemeentewet



Onderwerp **Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen**

Registratienr. 5708118 Steller/telnr. B. v.d. Vorstenbosch/ 7274 Bijlagen 1

Classificatie

x Geheim

Portefeuillehouder

v.d. Schaaf

Raadscommissie

RW

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. te verklaren dat een herziening wordt voorbereid van de volgende bestemmingsplannen:
 1. Binnenstad, vastgesteld bij besluit van de raad op 26-11-2014, nummer 7b
 2. Binnenstad-Oost 2012, vastgesteld bij besluit van de raad op 24-04-2013, nummer 7a
 3. Europapark 2013, vastgesteld bij besluit van de raad op 25-09-2013, nummer 6k
 4. Helpman, vastgesteld bij besluit van de raad op 20-10-2010, nummer 6n
 5. Hortusbuurt-Noorderplantsoen, vastgesteld bij besluit van de raad op 26-06-2013, nummer 8.4.d
 6. Korrewegwijk-de Hoogte 2009, vastgesteld bij besluit van de raad op 20-10-2010, nummer 8a
 7. Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt, vastgesteld bij besluit van de raad op 31-05-2006, nummer 9
 8. Oosterparkwijk, vastgesteld bij besluit van de raad op 28-03-2012, nummer 8e
 9. Oosterpoort, vastgesteld bij besluit van de raad op 29-05-2013, nummer 9o
 10. Oranjebuurt-Noorderplantsoenbuurt, vastgesteld bij besluit van de raad op 17-12-2014, nummer 8a
 11. Oud Zuid, vastgesteld bij besluit van de raad op 27-05-2009
 12. Schildersbuurt, vastgesteld bij besluit van de raad op 19-12-2012, nummer 7d zoals aangegeven als besluitgebied op de bij dit besluit horende verbeelding, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.VB030HerzBestWonen-vg01, met gebruikmaking van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van november 2015 (Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen);
- II. te bepalen dat het verboden is het gebruik van de in dit besluit begrepen gronden of bouwwerken, voor zover die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit niet in gebruik waren ten behoeve van een woonfunctie, te wijzigen in wonen;
- III. te bepalen dat burgemeester en wethouders van het onder II bedoelde verbod bij een omgevingsvergunning kunnen afwijken met inachtneming van de volgende regel:
 - a. de afwijkingsbevoegdheid mag uitsluitend worden toegepast ten behoeve van het realiseren van (een) zelfstandige woning(en) met een gebruiksoppervlakte van ten minste 50 m² per woning;
- IV. te bepalen dat dit voorbereidingsbesluit in werking treedt op de dag na kennisgeving van dit besluit;
- V. het verzoek ex artikel 25 Gemeentewet tot geheimhouding van het voorbereidingsbesluit na de bekendmaking te bekrachtigen.

Samenvatting

Door middel van dit voorstel stellen wij u voor een voorbereidingsbesluit te nemen voor de 12 bestemmingsplangebieden die tezamen het plangebied vormen van het voorontwerp bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen. Het voorbereidingsbesluit dient ertoe om een aanhoudingsplicht te creëren voor aanvragen omgevingsvergunning die ongewenst zijn omdat zij de leefbaarheid binnen de bestaande woningvoorraad in de oude wijken van de stad onder druk zetten. **Tevens bevat het een verbod om het gebruik van panden te wijzigen in de woonfunctie, waarbij geen omgevingsvergunning voor het bouwen nodig is.**

B&W-besluit d.d.: 7 juni 2016

Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen - GEHEIM ...

Aanleiding en doel

Om de leefbaarheid in de oude wijken van onze stad niet verder onder druk te laten komen, hebben wij begin dit jaar een voorontwerp bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen ter inzage gelegd. Het plan dient ertoe te ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden in bestemmingsplannen voor m.n. de bouw van kleine woonruimtes voor jongerenhuisvesting in te perken. Aanleiding voor dit voorstel is het feit dat ongewenste bouwaanvragen voor dit soort omgevingsvergunningen veelal nog niet kunnen worden tegengehouden. Door een voorbereidingsbesluit te nemen ontstaat een aanhoudingsplicht voor dergelijke aanvragen die uiteindelijk geweigerd kunnen worden.

Kader

Zoals wij in onze brief van 18 november 2015, kenmerk 5357781, hebben medegedeeld hebben wij een facetbestemmingsplan als voorontwerp ter inzage gelegd dat de bouw- en gebruiksruimte voor de woonfunctie inperkt in 12 bestemmingsplannen in en rondom de Binnenstad. Het plan voert een maatregel uit zoals aangekondigd in de woonvisie Wonen in Stad, die door uw raad op 24 juni 2015 is vastgesteld.

Argumenten en afwegingen

Het voorontwerp bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen heeft ter inzage gelegen van 3 december 2015 tot en met 13 januari 2016. Er zijn 13 inspraakreacties op ontvangen. In onze brief van 18 november 2015 meldden wij u dat wij vervolgens medio dit jaar een ontwerpbestemmingsplan ter inzage zullen leggen. Dit omdat wij een "wachttijd" wilden aanhouden voor zgn. passieve risico-aanvaarding met betrekking tot planschadeclaims. In die periode zouden pandeigenaren nog aanvragen omgevingsvergunning kunnen indienen volgens het oude recht in de 12 bestemmingsplannen. Daarna heeft men zijn kans gehad om nog uitbreidingen te realiseren en kan men geen succesvolle planschadeclaims meer indienen. Actuele jurisprudentie geeft aan dat bij het type bouwaanvragen waar het hier om gaat een wachttijd van 7 maanden moet worden aangehouden. Deze periode eindigt op 1 juli a.s. Mede gezien de reacties uit de buurten willen wij de mogelijkheid om succesvolle bouwaanvragen in te dienen niet langer laten duren dan noodzakelijk. De afgelopen periode hebben wij geconstateerd dat eigenaren daadwerkelijk nog bouwaanvragen indienen onder het oude recht. Door het nemen van een voorbereidingsbesluit creëert uw raad nu een aanhoudingsplicht voor dergelijke aanvragen en kunnen ongewenste ontwikkelingen niet alleen worden aangehouden maar uiteindelijk ook geweigerd. Wij zijn inmiddels de inspraakreacties aan het beoordelen en het ontwerpbestemmingsplan verder aan het voorbereiden. Omdat dit de nodige zorgvuldigheid vereist, verwachten wij dat dit plan niet eerder dan komend najaar ter inzage kan worden gelegd. Op dat moment neemt het ontwerpbestemmingsplan de aanhoudingsplicht van het voorbereidingsbesluit over.

Vorbereidingsbesluit Herziening bestemmingsregels wonen - GEHEIM ...

Volgens artikel 3.7, vierde lid, van de Wet ruimtelijke ordening kan in een voorbereidingsbesluit tevens worden bepaald dat het verboden is het gebruik van de in het voorbereidingsbesluit aangewezen gronden of bouwwerken te wijzigen. Hierbij kan aan ons college de bevoegdheid worden gegeven om binnen de bij het voorbereidingsbesluit te geven regels van het verbod af te wijken. Om het risico van de omzetting in kamerverhuurpanden zo volledig mogelijk af te dekken stellen wij voor van deze mogelijkheid gebruik te maken. Dit is met name van belang in gevallen van wijziging van het gebruik van panden in de woonfunctie, waarbij geen omgevingsvergunning voor het bouwen nodig is.

Wij stellen u voor om het voorbereidingsbesluit onder geheimhouding te nemen, om te bereiken dat het aantal ongewenste aanvragen dat moet worden vergund tot een minimum te beperken.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De ingekomen inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan geven aan dat er groot draagvlak in de oude wijken aanwezig is om de te ruime bouw- en gebruiksregels in te perken. Bewonersorganisaties uit de Schildersbuurt hebben expliciet om een voorbereidingsbesluit gevraagd.

Financiële consequenties

Nu het planschaderisico is geëlimineerd zijn er op de apparaatskosten na geen extra kosten aan deze maatregel verbonden.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

Het voorbereidingsbesluit geldt na bekendmaking een jaar. Binnen dat jaar zal een ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

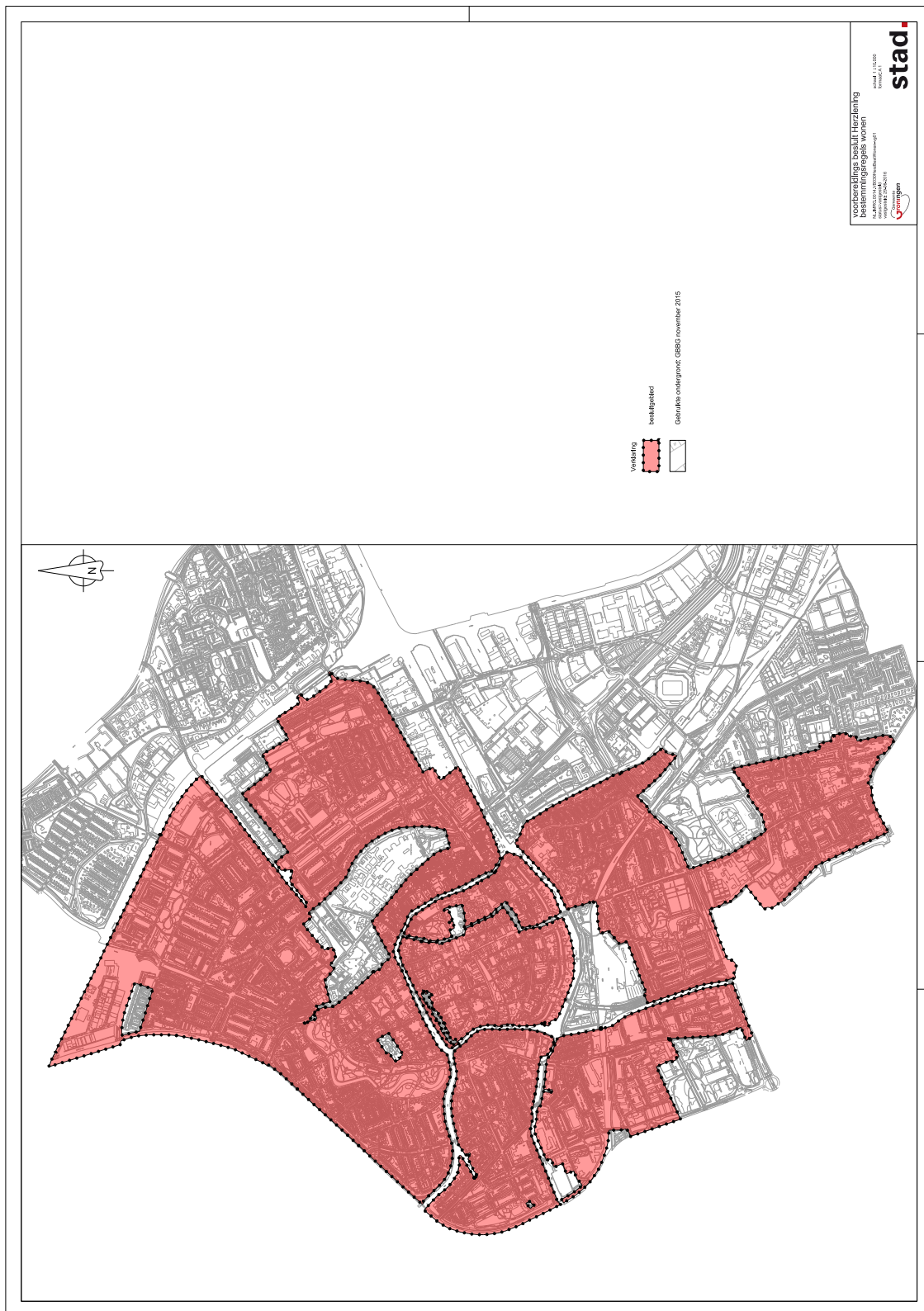


de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage - 10.3 vbb Herziening bestemmingsregels wonen verbeelding



Ingekomen stukken - Nr. 54 Afschrift aan cie. R&W van brief aan Burgemeester . . .

Van: Tom [<mailto:meulen1@xs4all.nl>]
Verzonden: vrijdag 27 mei 2016 13:11
Aan: Annemarieke Weiland
CC: Jan Veenstra; Jose Heesink
Onderwerp: brief over voorbereidingsbesluit

Geachte mevrouw Weiland, in de attachment de brief die de drie Schilderskwartieren en de Wijkraad Schilderswijk in april hebben verzonden naar B&W.

Graag ter kennisneming aan de Raadscommissie Ruimte en Wonen, ten behoeve van de besluitvorming over een eventueel te nemen voorbereidingsbesluit Bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels Wonen.

Vriendelijke groet,

Tom van der Meulen

H.W. Mesdagplein 6

9718 HR Groningen

tel 0505890776

Ingekomen stukken - Nr. 54 Afschrift aan cie. R&W van brief aan Burgemeester . . .

Aan Burgemeester en wethouders van Groningen

Afdeling Juridische Zaken, Parkeren en Vastgoed

Postbus 7081

9701 JB Groningen

Betreft: Bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen, voorontwerp.

Groningen 19 april 2016

Geacht college,

In onze reactie (dd 19 januari 2016) op het Bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen, versie voorontwerp, hebben wij er op aangedrongen dat er met onmiddellijke ingang een voorbereidingsbesluit genomen wordt om ongewenste ontwikkelingen in de wijk te blokkeren. (aangevraagde vergunningen worden aangehouden). Op de bijeenkomst van 13 januari werd ons van gemeentelijke zijde meegedeeld dat het nemen van een voorbereidingsbesluit tot schadeclaims van pandeigenaren die ruimte verhuren aan studenten zou kunnen leiden: zij zouden worden belemmerd in hun eigendomsrecht.

Wij hebben, en dat staat ook in onze reactie van 19 januari, overleg gehad met ter zake kundigen. Wij hebben er bij u op aangedrongen om zich met betrekking tot te verwachten planschade door specialisten van naam te laten adviseren. Tevens gaven we aan graag over deze zaak met u in overleg te willen treden.

Tot op heden hebben wij niets van u vernomen. Wel bereiken ons signalen dat verhuurders van panden voor studentenbewoning de afgelopen maanden een opvallende activiteit in het aanvragen van vergunningen ontplooiën. Reden voor ons om – opnieuw – met klem het nemen van een voorbereidingsbesluit te bepleiten.

Ter adstructie van ons nader verzoek tot het nemen van een voorbereidingsbesluit volgt hierna een korte samenvatting van het advies van de door ons geraadpleegde deskundigen:

“Op zichzelf is het nemen van een voorbereidingsbesluit geen planschadeoorzaak ex artikel 6.1 Wro. Maar een uit een rechtsgeldig voorbereidingsbesluit voortvloeiend rechtsgevolg van aanhouden van de beslissing om een omgevingsvergunning, als bedoeld in artikel in artikel 3.3. lid 1 sub a Wabo is dat wel. Dat betekent dus dat wil er een recht op planschade bestaan er ook sprake moet zijn van een concrete bouwaanvraag, die vervolgens moet worden aangehouden en – als het bestemmingsplan op tijd wordt vastgesteld – moet worden geweigerd.

Er bestaat geen recht op planschade als er sprake is van actieve risicoaanvaarding. Dat betekent dat alle gevallen waarin sprake is van aankoop van een pand terwijl er al duidelijk zicht op een bestemmingsplanwijziging niet kunnen leiden tot een te honoreren planschadeclaim. Dat is evenmin het geval wanneer iemand een pand al langere tijd in bezit heeft, dat duidelijk heeft gekocht met de bedoeling het na verbouwing als studentenpand o.i.d. te exploiteren en pas nu – na een bestemmingsplanwijziging of na het nemen van een voorbereidingsbesluit – met een bouwaanvraag komt. Die planschadeclaim strandt op passieve risicoaanvaarding.

Van een eventueel te honoreren planschadeclaim als gevolg van een voorbereidingsbesluit zal dus alleen sprake zijn als er noch actieve noch passieve risicoaanvaarding aan de orde is. Maar die

Ingekomen stukken - Nr. 54 Afschrift aan cie. R&W van brief aan Burgemeester . . .

gevallen zullen zeldzaam zijn omdat het recht op planschade (bij een voorbereidingsbesluit) gekoppeld is aan de vergunningaanvraag. De mogelijkheid van een vergunningaanvraag – door de verwerving van de eigendom van het betreffende pand – zal dus moeten zijn ontstaan voor het tijdstip waarop actieve risicoaanvaarding mag worden aangenomen en de vergunningaanvraag zal zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk daarna moeten zijn ingediend wil er geen sprake zijn van passieve risicoaanvaarding. Als dat al aan de orde is, in dat geval moet immers de aanvraag na het nemen van een voorbereidingsbesluit worden gedaan. In de meeste gevallen lijkt het een het ander uit te sluiten.

Met andere woorden: het nemen van een voorbereidingsbesluit zal geen stortvloed van planschadeclaims opleveren. Die kans weegt niet op tegen het 'gevaar' dat er zonder voorbereidingsbesluit beleidsmatig ongewenste omgevingsvergunningen moeten worden verleend".

Tot zover het advies van de door ons geraadpleegde deskundigen. Graag willen wij op korte termijn met u over deze zaak van gedachten wisselen.

Met vriendelijke groet,

Namens het Eerste Schilderskwartier

H. van Veelen, Voorzitter

Namens het Tweede Schilderskwartier

T. van der Meulen, voorzitter

Namens het Derde Schilderskwartier,

M. Groeneveld, voorzitter

Wijkraad Schilderswijk

G. Scholtens, voorzitter

Correspondentieadres: T. van der Meulen

H.W. Mesdagplein 6

9718 HR Groningen