

COMMISSIE BOUWEN EN WONEN

griffier van de raadscommissie
henk.dijksterhuis@griffie.groningen.nl
tel 050-367 7724

VERGADERSTUK

vergaderdatum: 5 juli 2006

onderwerp: Stedenbouwkundig plan Grunobuurt-noord

Aan de raad,

Op 24 januari 2006 hebben wij het ontwerp-stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord vrijgegeven voor inspraak en vooroverleg. Mede naar aanleiding daarvan hebben wij in het plan enkele wijzigingen aangebracht, waarover hieronder meer. Wij leggen het plan nu ter vaststelling aan u voor.

Achtergrond

De Grunobuurt is een van de twaalf wijken in de stad die zijn aangewezen als wijkvernieuwingswijk. Het ontwerp-stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord omvat het woongebied van Nijestee, exclusief het zgn. Nelf-terrein. Het gebied wordt omsloten door het Noord Willemskanaal aan de oostzijde, het Nelf-terrein en de spoorlijn aan de noordkant, de Paterswoldseweg aan de westkant en de Parkweg aan de zuidzijde. Het betreft een deelgebied van de op 7 december 2004 vastgestelde ontwikkelingsvisie voor de Grunobuurt, 'De Verbinding' en het Model 3, 'Weefsel' dat op 28 juni 2005 de voorkeur kreeg als het uit te werken model voor de nieuwe Grunobuurt.

Overeenkomstig de intentieovereenkomst Grunobuurt tussen de gemeente en Nijestee (door u vastgesteld op 22 februari 2005) heeft opdrachtgever Nijestee de stedenbouwkundige werkzaamheden uitbesteed aan het architectenbureau De Zwarte Hond. Het ontwerp-stedenbouwkundig plan, de uitwerking van het model 'Weefsel', is totstandgekomen in een plangroep waarin ook vertegenwoordigers uit de Grunobuurt - 'Het Wilde Klubje' - waren opgenomen. In de modellenstudie is het Nelf-terrein ruimtelijk en functioneel gekoppeld aan de Grunobuurt-Noord. Dit terrein betreft een afzonderlijk exploitatieproject onder verantwoordelijkheid van de gemeente. Voor dit deelgebied zal op termijn een concept-stedenbouwkundig plan aan u worden voorgelegd, eveneens als uitwerking van het 'Weefsel'-model.

Het plan

Evenals de huidige buurt gaat het ontwerp-stedenbouwkundig plan uit van gesloten bouwblokken en besloten, op de buurt gerichte openbare ruimtes. Een nieuw stratenpatroon met gesloten bouwblokken

en daartussen openbare ruimten van verschillende afmetingen vormen samen een weefsel van bebouwing en pleinruimtes met een merendeels groen of juist stenen karakter.

De combinatie van wisselende bouwhoogtes en gevarieerde pleinmaten zorgt voor afwisseling, een eigen uitstraling van elke plek en toch een identiteit voor de buurt als geheel.

Langs de Paterswoldseweg, de Parkweg en het Hoornsediëp blijven de rooilijnen dezelfde. Daardoor bestaat de buurt ook in de toekomst uit duidelijke wanden naar de stad en een binnengebied gericht op verblijven en ontmoeten. De bestaande particuliere woningen aan de Parkweg, de Paterswoldseweg en het Hoendiep worden op een goede manier opgenomen in de structuur met gesloten bouwblokken.

De keuze voor de gesloten bouwblokken (1 t/m 8) leidt ertoe dat het gewenste aantal te bouwen woningen, de gevraagde woningdifferentiatie en het vereiste parkeerregime - met alleen het bezoekersparkeren op straat - goed in te passen zijn.

Het concept-stedenbouwkundig plan maakt het mogelijk een onderwijsfunctie tot ca. 3000 m² bvo, inclusief de buitenspeelvoorziening, in het plan onder te brengen. Indien het gewenst is de uitbreiding van de vensterschool 'De Starter' in de Grunobuurt te realiseren heeft het de voorkeur deze te integreren in blok 6.

De bouwhoogte binnen een blok varieert van drie tot zeven lagen. Hierdoor is er in elk bouwblok ruimte voor verschillende woningtypen zonder dat de buurt haar eenheid verliest. De wisselende bouwhoogte draagt tevens bij aan een gevarieerde beleving van de woonstraten en de reeks van groene pleinen, het hart van de buurt.

De indirecte ontsluiting van de buurt voorkomt sluipverkeer: er is alleen bestemmingsverkeer. De voortuinen vormen een geleidelijke overgang tussen privé en openbaar. Ze dragen in grote mate bij aan de verblijfskwaliteit van de straten.

De beoogde bijzondere architectuur met de vele voordeuren, erkers, baksteendetails en ornamenten zorgen voor een menselijke schaal en geven de buurt herkenbaarheid.

Het stedenbouwkundig ontwerp wordt in 5 fasen uitgevoerd, evenals de sloop van de bestaande bebouwing. De sloop- en bouwfasering is mede afhankelijk van de herhuisvesting van de bewoners. De start van de sloop voor de eerste bouwfase is begin 2007 gepland. De oplevering van de laatste fase wordt verwacht medio 2012. Gestreefd wordt naar een aaneensluitende realisering van het Nelfterrein.

De sloop begint pas als de bewoners allen geherhuisvest zijn. Te zijner tijd wordt bekeken of de fases wat in elkaar kunnen worden geschoven om de totale bouwtijd te bekorten.

Inspraak

De mogelijkheid van inspraak op het ontwerp-stedenbouwkundig plan is gepubliceerd op 1 februari 2006 in de Groninger Gezinsbode. In de inspraakperiode tussen 2 februari en 1 maart 2006 zijn er 96 reacties ontvangen, waarvan 9 brieven en 87 standaardformulieren (waaronder 27 zonder naam en/of adres) waarop bewoners van de buurt een aantal items van het conceptplan konden waarderen, met of zonder individuele aanvullingen. Tevens heeft op 16 februari 2006 een inspraakavond plaatsgevonden; het verslag van de avond is als bijlage toegevoegd.

In het inspraakverslag zijn de inspraakreacties op thema gerangschikt en voorzien van de gemeentelijke reactie erop.

Een groot deel van de inspraakreacties heeft betrekking op de bouwhoogten, de dichtheid van de bebouwing en een dependance van Vensterschool 'De Starter' in de nieuwe Grunobuurt.

De reacties op de bouwhoogten zijn divers. Uit een op een informatieavond gehouden enquête blijkt dat van 114 bezoekers 62 de bouwhoogte als slecht ervaren (ruim 54 %) en 52 als goed of neutraal (bijna 46 %).

In onze reactie m.b.t. de bouwhoogten en de dichtheid geven wij aan dat in principe tegemoet kan worden gekomen aan de wens van de meerderheid van de insprekers om de toegestane hoogte van 7 lagen te beperken tot 5 lagen. Hierbij tekenen wij aan dat een inperking van alleen de hoogten niet voldoende is. Een beperking van de toegestane bouwhoogten betekent dat de gehele typologie moet

worden herzien. In de gekozen typologie, die juist streeft naar een hoge bebouwingsdichtheid en waarbij de hoogteopbouw in reeksen van 3 t/m 7 lagen is uitgezet, reageren de gekozen trapvormen tegendraads op elkaar om tot de meest gunstige vorm van massa-verdeling, lichttoetreding, bezonning, eigenheid en eenheid te komen. Het is ook niet te verantwoorden dezelfde massa onder te brengen in een hoogte tot 6 lagen. Overigens komen de bouwhoogten in 6 en 7 lagen slechts op enkele plaatsen in het plan voor.

De mogelijkheid in de buurt de dependance van de Vensterschool te realiseren stuit met name op het bezwaar dat een dergelijke functie zeer veel verkeer met zich meebrengt in de vorm van kiss-and-ride, dit gevoegd bij het reeds aanwezige verkeer op de kruising Westinghousestraat - Parkweg vanwege de bestaande vensterschool.

Onze reactie geeft aan dat momenteel een aantal mogelijke locaties, in en nabij het stadspark, voor de dependance van de Vensterschool 'De Starter' onderzocht wordt. Het concept-stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord schept de planologische mogelijkheid een onderwijsfunctie in de nieuwe woonbuurt te realiseren, in het geval dat de overige lokaties niet haalbaar blijken. In een volgend stadium dienen de daarbij benodigde parkeerbehoefte en het toekomstige logistieke vraagstuk over het verkeer, de ontsluiting en afwikkeling ervan, onderzocht en opgelost te worden. Een eerste globale verkenning heeft inmiddels laten zien dat de Grunobuurt-Noord zonder nadere verkeersmaatregelen geen ruimte laat voor een dependance.

Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg zijn reacties ontvangen van de Kleine Commissie van de Commissie Bestemmingsplannen van de provincie, van ProRail, van de Hulpverleningsdienst (brandweer) en van het waterschap Noorderzijlvest. De reactie van de Hulpverleningsdienst betrof het ontbreken van de rapportage m.b.t. externe veiligheid. Daarnaast heeft de HVD advies uitgebracht m.b.t. de verantwoordingsparagraaf (zie onder advies brandweer).

ProRail vraagt aandacht voor een aantal milieuaspecten. Het betreft:

- a. geen rekening gehouden met industrielawaai vanwege het spooreplacement;
- b. overschrijding voorkeursgrenswaarden vanwege het spoorweglawaai;
- c. geen aandacht geschonken aan het aspect luchtkwaliteit vanwege het dieselmaterieel op de aangrenzende spoorbaan
- d. de noodzaak voor onderzoek m.b.t. externe veiligheid (toetsing normering, ook m.b.t. het emplacement), invulling geven aan de verantwoordingsplicht,
- e. ProRail wil graag betrokken worden bij ontwikkeling Nelfterrein, m.n. vanwege veiligheidsaspecten
- f. Het stoppen van chloortransport is een verkeerd voorbeeld m.b.t. beperking groepsrisico.

Inmiddels is een rapportage m.b.t. externe veiligheid opgesteld. Zowel de provincie als ProRail hebben daar tussentijds op gereageerd en mede op basis daarvan is de definitieve rapportage opgesteld.

Het waterschap Noorderzijlvest constateert dat de waterparagraaf in het conceptplan nog onvoldoende is uitgewerkt. Bovendien dient er rekening mee gehouden te worden dat een evt. aanpassing van de waterhuishouding geen consequenties heeft voor de stabiliteit en ligging van de spoorbaan.

Gemeentelijke reactie

Industrielawaai: geen rekening gehouden met industrielawaai vanwege het spooreplacement:

Onlangs is in verband met een nieuwe aanvraag milieuvergunning voor het emplacement een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij de aanvrager de meest relevante bronnen en geluidsbelastingen in beeld heeft gebracht. Daarbij is vastgesteld dat de meest relevante bronnen zich niet in de directe nabijheid van het plangebied bevinden. Aanvullende berekeningen zijn ons inziens dan ook niet noodzakelijk.

Daarbij komt dat het emplacement niet grenst aan het plangebied. Het Nelf-terrein ligt daar nog tussen en bestaande bebouwing aan het Hoornsediep Wz (die ook bij realisatie van de herinrichting blijft bestaan) ligt dichterbij dan de vervangende nieuwbouw.

Conclusie: de (vergunde) geluidsruimte voor het emplacement wordt niet beperkt door de bouwplannen in de Grunobuurt-Noord.

Geluid: overschrijding voorkeursgrenswaarden vanwege het spoorweglawaai:

De voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) vanwege spoorweglawaai wordt in het plangebied inderdaad overschreden. Dit geldt overigens niet voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 73 dB(A) voor vervangende nieuwbouw en de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 70 dB(A) voor nieuwe situaties. Hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder zullen bij de artikel 19-procedure worden aangevraagd, omdat nu nog niet duidelijk is om welke en hoeveel woningen het gaat.

Wij hebben overigens wel degelijk een afweging gemaakt met betrekking tot het treffen van overdrachtsmaatregelen cq geluidswerende maatregelen. Er zijn twee mogelijkheden:

- Meer afstand tussen spoor en (vervangende) nieuwbouw: deze optie is niet gewenst om stedenbouwkundige redenen en vanwege doelmatig gebruik van de ruimte. De nieuwbouw sluit aan op de bestaande bouw, die overigens dicht bij het spoor ligt.
- Geluidwerende voorzieningen zoals een scherm: deze optie is niet gewenst in binnenstedelijk gebied.

In dit geval kiezen wij dus niet voor deze opties. Een belangrijk argument daarbij is dat het hier met name vervangende nieuwbouw betreft. Wij verwachten overigens dat aansluitend op de bouw van de nieuwe Grunobuurt Noord de locatie Nelfterrein ontwikkeld zal worden. De bebouwing op het Nelfterrein zal de Grunobuurt Noord deels afschermen, waardoor deze buurt minder geluidsbelasting ondervindt. Mogelijk zullen daardoor meer of zelfs alle woningen binnen de voorkeursgrenswaarde blijven. Overigens geldt voor het binnenniveau 35 dB(A) als wettelijke randvoorwaarde.

Luchtkwaliteit: geen aandacht geschonken aan het aspect luchtkwaliteit vanwege het dieselmateriaal op de aangrenzende spoorbaan:

In het stedenbouwkundig plan is geen aandacht geschonken aan het effect op de luchtkwaliteit vanwege het dieselmaterieel. De reden hiervan is de ruime afstand vanaf de spoorbaan tot de dichtstbijzijnde bebouwing, mede in relatie tot de dieselemissie van het autoverkeer in de directe omgeving (die voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit).

Veiligheid

Inmiddels is het onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd (door adviesbureau Oranjewoud). De resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in het stedenbouwkundig plan.

In dit onderzoek is tevens de Kwantitatieve risico-indicator toegepast met betrekking tot de knooppuntsituatie nabij het emplacement (waar de doorgaande sporen samenlopen met de rangeersporen)

Het concept-rapport is tussentijds aangepast, mede op basis van opmerkingen van de provincie en van ProRail. In de eindrapportage is tevens als apart scenario de ontwikkeling van het Nelfterrein meegenomen, dat geen deel uitmaakt van dit stedenbouwkundig plan.

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

- Het *plaatsgebonden risico* voldoet aan de normering.
- Het *groepsrisico* komt boven de oriëntatiewaarde uit. Dat is in de huidige situatie al zo en de realisatie van het stedenbouwkundig plan draagt daar nauwelijks aan bij, immers, het aantal woningen binnen het invloedsgebied van de getransporteerde gevaarlijke stoffen neemt nauwelijks toe.

Uit het onderzoek blijkt ook dat de herontwikkeling van het Nelfterrein, dat deel uitmaakt van de zogenaamde spoorzone maar niet van het stedenbouwkundig plan, wel een relevant effect heeft op het groepsrisico. Het is dan ook van belang om bij de uitwerking van de plannen voor het Nelfterrein hiermee rekening te houden. Daarbij zal tevens overleg worden gevoerd met ProRail. Hierbij moet

overigens worden opgemerkt dat voor het berekenen van de scenario's voor het Nelfterrein is uitgegaan van indicatieve gegevens (bewoners, werknemers, bouwlagen, de exacte plek) Wat betreft het stoppen van het chloortransport: het klopt dat dit geen maatregel is van de gemeente. Wel zal het stoppen van chloortransport een positieve bijdrage hebben op het groepsrisico. De tekst van het stedenbouwkundig plan zal hierop worden aangepast.

Verantwoording risico's

Vanwege de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is de gemeente verplicht tot het verantwoorden van deze risico's. De paragraaf verantwoording is opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Daarbij is advies gevraagd aan de Hulpverleningsdienst.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is het 'interimbeleid Groepsrisico Externe Veiligheid' van de gemeente Groningen.

Conform de verantwoordingsplicht is ingegaan op:

- de mogelijkheden tot risicovermindering (bijv. minder transport van gevaarlijke stoffen per trein)
- mogelijke alternatieven (bijv. minder bouwen of op grotere afstand bouwen)
- mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te beperken, zoals bereikbaarheid, bluswatervoorziening
- mogelijkheden tot zelfredzaamheid: het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Belangrijke factoren daarbij zijn voorlichting en voldoende adequate vluchtwegen (als randvoorwaarde bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan).

In principe zijn er geen specifieke inrichtingen in het plangebied aanwezig waarbij sprake is van verminderde zelfredzaamheid, met uitzondering van de mogelijke uitbreiding van de Vensterschool in het plangebied.

Advies brandweer

De Hulpverleningsdienst concludeert dat ingeval zich een calamiteit voordoet, deze voor de hulpverlening niet effectief bestrijdbaar is. Maatregelen om dit risico te reduceren zijn het verminderen van de transporten van gevaarlijke stoffen in omvang of frequentie, of het verminderen van de personendichtheid in het plangebied. Beide opties zijn moeilijk realiseerbaar.

De Hulpverleningsdienst adviseert de personendichtheid (en daarmee de overschrijding van de oriënterende waarde) niet verder te vergroten. Vanuit dat oogpunt beschouwt zij de bebouwing van het Nelfterrein (behoort niet tot het stedenbouwkundig plan) niet wenselijk. Ook adviseert de Hulpverleningsdienst geen bestemmingen toe te voegen waarin zich personen bevinden met een geringere zelfredzaamheid. Vanuit dat oogpunt is de plaatsing van de Vensterschool niet wenselijk. Ook in de reactie van de provincie wordt de realisatie van de school niet wenselijk geacht.

Tot slot adviseert de Hulpverleningsdienst een denktank/onderzoeksteam te vormen (vanuit RO, Milieudienst, brandweer, i.s.m. ProRail en NS), met als doel de bereikbaarheid en bluswatervoorziening langs het spoor te verbeteren (zoals vastgesteld in het Raamplan Spoor, 2004). Dit is overigens niet specifiek van toepassing voor dit plangebied, maar voor een groot deel van het binnenstedelijk gebied langs het spoor.

Het bevoegd gezag dient zelf de afweging te maken of het groepsrisico in het plangebied aanvaardbaar is.

Conclusie aanvaardbaarheid risico's

Met name omdat het hier een bestaand groepsrisico betreft, dat niet of nauwelijks stijgt vanwege de realisatie van het stedenbouwkundig plan (het aantal woningen groeit nauwelijks) kunnen wij de risico's vanwege dit stedenbouwkundig plan verantwoorden en adviseren wij u dit stedenbouwkundig plan vast te stellen.

Daarnaast zullen wij bij het onderzoek en de besluitvorming over de locatie van de uitbreiding van de Vensterschool de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid meenemen (toename van personen met een geringe zelfredzaamheid), incl. het advies van de Hulpverleningsdienst.

Bij de ontwikkeling van het Nelfterrein zullen wij de resultaten van het veiligheidsonderzoek en het advies van de Hulpverleningsdienst betrekken, en ProRail vragen bij de planvorming een rol te spelen. Tot slot zullen wij een denktank/onderzoeksteam formeren (HVD/brandweer, RO/EZ en Milieudienst) om een plan op te stellen voor een betere bereikbaarheid en bluswatervoorziening langs het spoor.

Waterhuishouding

In de waterparagraaf van het concept stedenbouwkundig plan waren de te nemen maatregelen m.b.t. de waterhuishouding niet benoemd. Inmiddels zijn de concrete maatregelen in het stedenbouwkundig plan opgenomen. Het betreft o.a. de verharding, het gescheiden rioolstelsel en het gebruik van duurzaam materiaal.

Wijzigingen in het concept-stedenbouwkundig plan

De insprekers op het concept-stedenbouwkundig plan hebben veelvuldig gereageerd op het aspect van de bouwhoogte. Een kleine meerderheid is tegen een bouwhoogte van 7 lagen, die als te massaal wordt ervaren. De wens wordt uitgesproken de hoogte te beperken tot 5 lagen. Veel reacties daarover zijn ook positief met de relativering dat deze hoogte in geringe mate in de bebouwing voorkomt direct aansluitend aan de randen en de pleinen van het plan. Doordat in alle situaties sprake is van lagere bebouwing tegenover de 7 lagen is zowel de privacy als de bezonning in grote mate gewaarborgd. Wij zijn van oordeel dat het concept stedenbouwkundig plan op dit punt geen wijziging behoeft. De belangrijkste argumentatie hiervoor vormt de omstandigheid dat met een wijziging van de hoogte de gehele typologie herzien dient te worden. Een lagere bebouwingsdichtheid heeft tevens exploitatieve gevolgen voor Nijestee.

Het stedenbouwkundig plan geeft de mogelijkheid de uitbreiding van de Starter te realiseren. De bezwaren van de insprekers richten zich op het kiss-and-ride met de daarbij benodigde parkeerbehoefte en het toekomstige logistieke vraagstuk van de ontsluiting en afwikkeling van het verkeer. Het is inderdaad moeilijk zonder extra verkeersmaatregelen de verkeersafwikkeling en het parkeren adequaat te regelen. Bovendien blijkt uit het vooroverleg met de Hulpverleningsdienst en de provincie dat deze organisaties de bouw voor de uitbreiding van de vensterschool, vanuit het oogpunt van de externe veiligheid m.b.t. het groepsrisico, afraden.

Mede omdat het schoolbestuur en de ouderraad een voorkeur hebben voor de locatie Stadspark stellen wij u voor af te zien van de genoemde mogelijkheid in het stedenbouwkundig plan.

Het vooroverleg met de diverse overheden en organisaties heeft verder geleid tot een wijziging van het concept stedenbouwkundig plan aangaande de waterparagraaf en diverse milieu aspecten. Concretere maatregelen en hantering van normen zijn in het hierop gewijzigde stedenbouwkundig plan aangegeven.

Welstandsnota

De welstandsnota wordt aangepast aan de toekomstige situatie.

Voor de welstandstoets zijn de criteria voor het gebiedstype G07, Formele planmatige Stadsuitbreidingen en Vinexlocaties, van toepassing. Daarnaast maakt de locatie deel uit van het hoofdnetwerk van de stad, de Paterswoldseweg (zie kaart 3 Het netwerk). De nota is overeenkomstig aangepast en als bijlage toegevoegd.

Economische uitvoerbaarheid

Met woningbouwcorporatie Nijestee is in een samenwerkingscontract (zie bijlage) vastgelegd dat Nijestee de Grunobuurt-Noord ontwikkelt. De totale grondexploitatie met de eventuele risico's is de verantwoordelijkheid van Nijestee. Op basis van offertes verricht de gemeente de nodige advies-, begeleidings-, toetsings- en engineeringswerkzaamheden. Deze werkzaamheden zijn in drie offertes verwerkt. De eerste offerte heeft betrekking op de begeleidings- en advieswerkzaamheden tot en met de vaststelling van het definitief stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord. De tweede offerte betreft de plankosten rond de uitvoering van de bouwplannen, de derde is specifiek gericht op de

werkzaamheden van het gemeentelijk Ingenieursbureau. Het openbare gebied wordt teruggeleverd aan de gemeente. Alle kosten die de gemeente dient te maken voor de totale ontwikkeling van de Grunobuurt zijn op deze wijze gedekt, waardoor het plan economisch uitvoerbaar is.

Juridische aspecten

Het geldende bestemmingsplan voor dit gebied is het bestemmingsplan 'Binnenstad Groningen 1976' dat op 6 februari 1978 is vastgesteld en door Gedeputeerde Staten op 24 april 1979 is goedgekeurd. Het voorliggende plan wijkt af van dit bestemmingsplan. Dat betreft met name de begrenzing van de buurt en de bebouwingseisen, waar sprake is van intensivering en verdichting. Hierom is dit stedenbouwkundig plan opgesteld: het zal de basis vormen voor een toekomstig nieuw bestemmingsplan. Tevens dient het stedenbouwkundig plan als ruimtelijk kader waarbinnen vrijstelling kan worden verleend (artikel 19 lid2 Wro) ten behoeve van bouwplannen die afwijken van het geldende bestemmingsplan.

Voorstel

Gelet op het vorenstaande en met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken stellen wij u voor te besluiten:

1. het definitieve stedenbouwkundig plan Grunobuurt-Noord vast te stellen;
2. de Welstandsnota overeenkomstig aan te passen;
3. een taakstellend plankostenkrediet ter beschikking te stellen van € 144.848- exclusief BTW;
4. de gemeentebegroting 2006 dienovereenkomstig te wijzigen.