

**RAADSVOORSTEL:**

2007-2008

Ons kenmerk: RO 07.1433808

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Meerstad-Midden

Groningen,

Aan de raad,

**Inleiding.**

Ten behoeve van de ontwikkeling van Meerstad is voor het gebied tussen het Eemskanaal, het Slochterdiep, de Hoofdweg en het Rijpmakanaal het bestemmingsplan Meerstad-Midden met een bijbehorend Milieueffectrapport opgesteld.

Het plangebied ligt voor een klein deel op het grondgebied van de gemeente Groningen. Verder maken de NAM-locatie ten noorden van het Slochterdiep en de nieuwe hoofdontsluitingswegen deel uit van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Meerstad-Midden voorziet in de aanleg van een groot gedeelte van het meer en de bouw van 6.775 woningen.

De basis voor het bestemmingsplan vormt het door u vastgestelde Masterplan. Hierin zijn de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Meerstad vastgelegd. Zoals in het Masterplan zelf uitdrukkelijk wordt vermeld, is het - gelet op de lange realiseringstermijn van tenminste twintig jaar - geen blauwdruk van hoe Meerstad exact zal worden uitgevoerd. Het abstractieniveau is zodanig dat ruimte wordt geboden tot een nadere interpretatie van wat nu wordt voorgestaan met het Masterplan, zodat bij de uitwerking flexibel kan worden omgegaan met nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

**Plansystematiek.**

Door de ligging van het plangebied in twee gemeenten is er juridisch gezien sprake van twee bestemmingsplannen, elk met een eigen set voorschriften en een gezamenlijke toelichting met één plankaart, waarop de gemeentegrens tussen Groningen en Slochteren is aangegeven.

Vanwege de gewenste flexibiliteit is gekozen voor een globaal bestemmingsplan met uit te werken bestemmingen op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het globale bestemmingsplan dient door uw raad te worden vastgesteld; de uitwerkingen daarvan moeten in een later stadium door ons college worden vastgesteld. Het aantal uitwerkingsplannen is niet aan een limiet gebonden.

Concreet betekent dit, dat voor een aantal bestemmingen - de zogenaamde globale of uit te werken bestemmingen - alleen de hoofdlijnen van het Masterplan juridisch zijn vastgelegd en dat de verdere detaillering in de toekomst plaatsvindt. Voor deze latere

detaillering is in de voorschriften een aantal voorwaarden opgenomen dat bij de uitwerking van de deelplannen in acht moet worden genomen. Dit zijn de zogenaamde uitwerkingsregels. Deze opzet leidt er toe dat aspecten als beeld-kwaliteit, welstand, woningverdeling en dergelijke thans bij het voorliggende globale bestemmingsplan nog niet aan de orde zijn, maar bij de latere uitwerking(en) worden geregeld.

Het globale bestemmingsplan biedt voor de woongebieden geen direct bouwrecht. Dit is wel het geval voor de twee hoofdontsluitingswegen: de aansluiting bij Harkstede op de A7 en de noordelijke ontsluitingsweg van de stad naar Meerstad-Centrum, die voor het grootste gedeelte op ons grondgebied is gesitueerd.

Ook een groot deel van het meer heeft de bestemming Water zonder uitwerkingsverplichting.

Deze keuze is gemaakt om zo spoedig mogelijk met de aanleg van het meer en het realiseren van de hoofdontsluitingsstructuur van Meerstad te kunnen beginnen.

### **Procedure en participatie.**

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft met het bijbehorende MER van 27 april tot 8 juni 2006 ter inzage gelegen. In deze periode zijn inspraakavonden gehouden en heeft overleg plaatsgevonden met verschillende bewonerscomités, waaronder de bewoners van Klein Harkstede. Via de nieuwsbrief "Meerberichten" worden de bewoners van het gebied door Bureau Meerstad voortdurend van de ontwikkelingen op de hoogte gehouden. Het bestemmingsplan heeft aanleiding gegeven tot veel reacties.

Naar aanleiding van de inspraak en het overleg met diverse instanties zijn in het plan wijzigingen aangebracht en is een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld, dat wij met ingang van 11 januari 2007 gedurende een periode van zes weken ter inzage hebben gelegd op grond van artikel 23 WRO.

Op het ontwerp zijn 72 zienswijzen binnengekomen. De ingebrachte zienswijzen en voortschrijdend inzicht (planvorming en onderzoek in Meerstad zijn een continu proces) hebben aanleiding gegeven het ontwerp-bestemmingsplan op een groot aantal punten te wijzigen en te actualiseren en opnieuw ter inzage te leggen.

Deze hernieuwde terinzagelegging heeft plaatsgevonden in de periode van 18 juni tot en met 30 juli 2007.

Opnieuw zijn veel zienswijzen ingebracht (84 stuks). Deze zienswijzen zijn samengevat en van commentaar voorzien in een aparte bij het bestemmingsplan behorende nota, de nota Zienswijzen, Commentaar en Wijzigingen (nota ZCW). Deze nota is een lijvig rapport geworden, waarin ook de in het bestemmingsplan aangebrachte wijzigingen zijn opgenomen.

### **Inhoud zienswijzen.**

De ingebrachte zienswijzen zijn van uiteenlopende aard. De belangrijkste thema's die bij de bewoners leven zijn de volgende:

1. Verplaatsen van de hoogspanningsleiding.
2. Borging maatregelen en monitoring MER.
3. Verkeer en infrastructuur.
4. Overlast bouwverkeer.
5. Schade aan de bestaande woningen.
6. Minder globaliteit en meer rechtszekerheid.
7. Bouwhoogte rond de haven van Lageland.

#### Ad 1. Verplaatsen hoogspanningsleiding.

Voor veel bewoners aan de noordrand van het plangebied is het verplaatsen van de hoogspanningsleiding naar de noordrand van het plangebied een gevoelig punt. Bij de vaststelling van het Masterplan is in feite al besloten de hoogspanningsleiding, die nu dwars over het plangebied loopt, te verplaatsen. Nu het bestemmingsplan in procedure is gebracht, realiseren veel bewoners dat dit grote gevolgen heeft.

Uit onderzoek door Petersburg Consultants en overleg met Essent Netwerk B.V. is gebleken dat het meest wenselijke alternatieve tracé langs het Eemskanaal ligt. In het bestemmingsplan Meerstad-Midden is daarom voor een deel van dit nieuwe tracé een zone bestemd als "hoogspanningsleiding".

Voor het resterende deel van het nieuwe tracé buiten het plangebied van Meerstad-Midden zullen in de gemeente Slochteren en in onze gemeente voor de wijziging van de hier geldende bestemmingsplannen "Buitengebied" afzonderlijke planologische procedures moeten worden gestart.

Op 6 juni 2007 zijn de bewoners die direct bij het nieuwe tracé betrokken zijn, door middel van een informatiebijeenkomst nader ingelicht. Mede naar aanleiding van opmerkingen die tijdens deze bijeenkomst zijn gemaakt, is KEMA gevraagd om een "second opinion" uit te voeren wat betreft de locatie en de (landschappelijke) inpassing van het nieuwe tracé. Dit heeft niet geleid tot afwijkende conclusies ten aanzien van de locatiekeuze. Nader onderzoek moet nog wel uitwijzen of het nieuwe tracé (deels) ondergronds zal worden aangelegd.

De consequentie van de verplaatsing om het meer is dat op het grondgebied van de gemeente Groningen de hoogspanningsleiding bij Middelbert moet worden omgebogen in noordelijke richting naar het Eemskanaal.

Wij verzoeken u in te stemmen met het nader uitwerken van dit nieuwe tracé; hiervoor zullen wij dan de benodigde planologische procedures voorbereiden.

#### Ad 2. Borging maatregelen en monitoring MER.

De juridische procedure van het bijbehorende Milieueffectrapport is met de vaststelling van het bestemmingsplan afgerond. Dit rapport dient nu door u als bevoegd gezag "te worden aanvaard". De juridische procedure loopt door via het bestemmingsplan, waarin de aanbevelingen uit het MER-rapport en van de Commissie MER zo goed mogelijk zijn overgenomen. In een aantal ingebrachte zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de aanbevelingen onvoldoende worden "geborgd".

Voor zover ruimtelijk relevant, zijn de aanbevelingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan beter verankerd, bijvoorbeeld ten aanzien van de waterkwaliteit en geluid.

Wat betreft de waterkwaliteit: gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure loopt een aanvraag voor een ontgrondingsvergunning voor het hele Meerstadgebied bij de provincie Groningen. In deze vergunning worden voorwaarden opgenomen ter bescherming van het milieu en ter bescherming van andere waarden in de bodem, zoals ook benoemd in het MER en de waterstructuurvisie die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn gemaakt. Verder heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Hunze en Aa's. De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in de waterparagraaf van het bestemmingsplan. Via de waterschapskeur en het toezicht door het Waterschap wordt de waterkwaliteit in het toekomstige meer en binnenwater verzekerd.

Voor de borging van de geluidbelasting is in de voorschriften een bepaling opgenomen

dat de wegen pas in gebruik mogen worden genomen, als de vereiste geluidsreducerende maatregelen die nodig zijn om het geluidniveau beneden de wettelijke norm te houden, ook daadwerkelijk zijn getroffen. Zo wordt voorkomen dat de wettelijk toegestane geluidbelasting langs bestaande en nieuw te bouwen woningen in het plangebied wordt overschreden.

Op grond van artikel 7.39 van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag de werkelijk opgetreden milieugevolgen te evalueren. In dit kader zijn monitoringsprogramma's opgesteld voor de aspecten verkeer, geluid, lucht en waterkwaliteit, zodat periodiek kan worden nagegaan wat de effecten zijn van de realisering van Meerstad. In de planontwikkelingskosten is met deze post rekening gehouden.

### Ad 3. Verkeer en infrastructuur.

Een centraal thema in de zienswijzen is de (naar de mening van de indieners) onderschatting van de toename van het autoverkeer en daarmee de tijdelijke dan wel definitieve overlast en aantasting van het woon- en leefgenot. Dit thema speelt in verschillende delen van het plangebied en op verschillende plaatsen wordt gepleit voor verkeersremmende maatregelen, alternatieve ontsluitingen en het naar voren halen van de aanleg van nieuwe ontsluitingsroutes.

Zolang de nieuwe noordelijke ontsluitingsroute voor Meerstad nog niet gereed is, zal het verkeer gebruik moeten maken van de bestaande Hoofdweg. Deze weg kan de eerste jaren de verkeerstoename als gevolg van de realisering van deelgebied 1 nog verwerken. De verkeerstoename is een geleidelijk proces: het zal omstreeks 2012 zijn als alle woningen in dit gebied (omstreeks 1.100) zijn opgeleverd en bewoond.

Wat betreft de planning van de noordelijke ontsluitingsroute heeft uw raad uitgesproken dat deze er bij de realisering van 1500 woningen moet zijn en dus niet vanaf het allereerste begin. Daarnaast maken de nog te doorlopen procedures (inclusief de mogelijkheid van onteigening) snellere realisering dan nu voorzien vrijwel onmogelijk.

Voor de omgeving van Klein-Harkstede (gelegen in onze gemeente) is het van belang dat de bestaande Driebondsweg tijdig wordt opgewaarderd, in de vorm van een verbreding en de aanleg van een vrijliggend fietspad. In de omgeving van de Borgbrug zullen bij een grote verkeerstoename maatregelen worden getroffen om filevorming te voorkomen, bv. door de Driebondsweg zuidelijker en vloeiender aan te takken op de Hoofdweg en in het geval de brug open staat, het autoverkeer in noordelijke richting te weren. Deze verkeersmaatregelen moeten worden genomen op het grondgebied van onze gemeente. Wij zullen hierover overleg voeren met bewoners van Klein Harkstede en de Middelberterweg en vervolgens de vereiste verkeersbesluiten nemen. Als deze maatregelen concreter zijn uitgewerkt, zullen wij uw raad nader informeren.

Ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting en het gebruik van het bestaande viaduct Engelbert/Westerbroek voor lokaal verkeer en bouwverkeer zijn veel zienswijzen binnengekomen. Om gemengde verkeersstromen op deze plek te voorkomen, is gekeken naar alternatieven om deze ongewenste situatie te vermijden. Dit is mogelijk door de aanleg van een route voor het bouwverkeer vanaf het meer in zuidelijke richting naar de A7 en dit verkeer vervolgens langs een route te leiden die parallel loopt aan de A7 in westelijke richting naar het nieuwe knooppunt van het Euvelgunnetracé. Via deze parallelroute langs de noordzijde van de A7 kan het bouwverkeer naar Meerstad-Midden plaatsvinden, zodat de bestaande wegen en de

hier langs gesitueerde woningen zo weinig mogelijk worden belast. In de oostzijde van het plan protesteren de bewoners langs de Hamweg tegen de relatief grote verkeerstoename en pleiten voor een alternatieve autoroute "achterlangs" en verkeersreducerende maatregelen. Een route "achterlangs" vinden wij geen goede optie: de route komt dan dwars door het natuurgebied aan de oost-oever van het meer te liggen. Dit is niet in overeenstemming met het Masterplan. De relatieve verkeerstoename is inderdaad groot, maar de absolute toename gaat de wegcapaciteit niet te boven. Daarbij geldt dat er nog een lange ontwikkeltijd is te gaan, voordat een effectieve verkeersintensivering zich zal voordoen. In overleg met de bewoners zal nadere studie worden verricht naar snelheidsremmende maatregelen en de mogelijkheden van ontmoediging van doorgaand autoverkeer.

#### Ad 4. Overlast bouwverkeer.

Veel indieners maken zich zorgen over de overlast die het bouwverkeer zal gaan veroorzaken. Deze reactie is heel begrijpelijk. Wij zijn ons er van bewust dat de aanleg van Meerstad hinder betekent voor de hier gevestigde bewoners en we zullen zo veel mogelijk maatregelen treffen om de overlast te beperken. Bij de aanleg van het meer zal het grondverzet zich grotendeels in het nu nog onbewoonde deel van Meerstad afspelen, via pijpleidingen binnen het gebied met de bestemming Water. Hierdoor wordt in eerste instantie het bouwverkeer over openbare wegen significant gereduceerd. Voor deze grondtransporten worden separate transportroutes aangelegd, die de openbare wegen op enkele plaatsen zullen kruisen. Deze locaties zullen met zorg worden bepaald en indien mogelijk op gepaste afstand van bestaande woningen. Mocht zich toch een woning binnen het invloedsgebied bevinden, dan zal hierover met omwonenden overleg gevoerd worden om overlast zo veel mogelijk te vermijden. Het bouwverkeer voor de aanleg van de woongebieden is vergelijkbaar met het bouwverkeer, dat voor de realisering van andere nieuwbouwplannen, zoals De Held, Reitdiep en Piccardthof, heeft plaatsgevonden. Om grote bouwstromen via de Hoofdweg en Harkstede te voorkomen zal de toekomstige infrastructuur, zoals vorengenoemde parallelroute langs de A7, als bouwroute worden gebruikt. Op deze wijze worden de linten van de bestaande dorpskernen van zwaar bouwverkeer ontzien.

#### Ad 5. Schade aan woningen/nulmeting.

Naast overlast van bouwverkeer is ook het thema van "schade aan de woningen" een steeds terugkerende bron van zorg bij de bewoners. Ten aanzien van dit punt is afgesproken dat de woningen die in de nabijheid liggen van het werk en/of in de nabijheid van wegen waar de verkeersdruk zal toenemen, van te voren door een onafhankelijk, deskundig bureau worden opgenomen. Daarbij zal de technische staat en de staat van het onderhoud worden vastgelegd. De bewoners ontvangen een kopie van deze "nulmeting". Het origineel wordt gedeponereerd bij de notaris. De opname zal worden uitgevoerd, voordat met concrete werkzaamheden in de directe omgeving wordt begonnen. Daarnaast zijn in totaal 110 peilbuizen in en om Meerstad geplaatst om de grondwaterstanden te monitoren, met name in die gebieden waar bestaande bebouwing gehandhaafd blijft. De gegevens van de nulmetingen en de grondwatermonitoring staan voor de bewoners ter beschikking.

#### Ad 6. Globaliteit en rechtszekerheid.

Van verschillende kanten wordt naar voren gebracht dat het plan te globaal is en dat hierdoor te weinig rechtszekerheid bestaat voor de bestaande bewoners.

In zijn algemeenheid kan aan deze zienswijzen geen gehoor worden gegeven, omdat dit niet past bij de planfiguur van een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichtingen. De planinvulling van Meerstad strekt zich uit over een lange periode, zodat op dit moment niet exact gezegd kan worden hoe groot de afstand van de wegen tot de woningen bedraagt, of hoeveel meter groen er tussen de bestaande en de nieuwe woningen komt. Veel van deze onderwerpen komen bij de invulling van de deelgebieden en het opstellen van latere uitwerkingsplannen aan de orde. Er zal dan nader overleg met belanghebbenden plaatsvinden op grond van artikel 11 WRO. Het is van belang dat het globale "moederplan" een hoge mate van flexibiliteit kent, omdat de latere uitwerkingsvoorschriften hierbinnen moeten passen. Ze mogen niet in strijd zijn met het moederplan.

Een uitzondering vormt de zogenaamde ijsbaanlocatie in de noordoosthoek van het plangebied, waar een concreet plan wordt gemaakt voor bewoners die op korte termijn vanwege de aanleg van Meerstad verplaatst moeten worden. De vrees is geuit dat de ontwikkeling te groot wordt en niet bij het dorpse en natuurlijke karakter van de omgeving past. Het maximum aantal te bouwen woningen op deze locatie is in het bestemmingsplan concreter aangegeven en beperkt tot 25.

#### Ad 7. Bouwhoogte haven Lageland.

De bouwhoogte rond de haven van Lageland is een punt van voortdurende discussie. Naar aanleiding van inspraakreacties van bewoners en organisaties is de bebouwingshoogte in het ontwerp-bestemmingsplan teruggebracht van 22,5 meter naar overwegend 17,5 meter met een verhoging van maximaal 10% van de totale bouwbloklengte tot 22,5 meter om enkele hoogte-accenten mogelijk te maken. Ook deze hoogte vinden enkele bewoners niet passend in het gebied en pleiten voor een maximale hoogte van 9 meter.

Wij erkennen dat de voorgestane bebouwing niet naadloos aansluit bij de nu in Lageland aanwezige bebouwing. Dat is ook bij het opstellen van het Masterplan niet het streven geweest. De komst van Meerstad betekent een transformatie van het gebied, en daarmee ook de introductie van nieuwe waarden.

In het kader van het Masterplan Meerstad is het wenselijk geacht nabij Lageland, maar nadrukkelijk ook los van Lageland, te komen tot een invulling voor dit gebied met een nieuwe identiteit en intensiteit.

Het Masterplan vormt het referentiekader voor het bepalen van de bouwhoogte. Hierin wordt gesproken over "compact wonen bij voorzieningen", over "een recreatieve haven met een relatief hoge dichtheid". Op de fotocollage die een impressie van de sfeer laat zien, is een bebouwing zichtbaar van 3 tot 4 bouwlagen met een kap. De bouwhoogte in het bestemmingsplan is daarom bepaald op drie woonlagen (gothoogte 10,5 meter, bouwhoogte maximaal 14 meter), met maximaal 10% van de bouwbloklengte in vier woonlagen (gothoogte 14 meter, bouwhoogte maximaal 17,5 meter) en daarbij ruimte voor twee accenten van 22,5 meter hoogte met een maximale vloeroppervlakte van 100 m<sup>2</sup> (mogelijkheid voor een uitzichtpunt).

#### **Wijzigingen.**

De ingebrachte zienswijzen hebben geleid tot een aantal wijzigingen in het bestemmingsplan. Een aantal is hiervoor al genoemd, zoals het beter verankeren van de

maatregelen van de MER, het beperken van het aantal woningen op de ijsbaanlocatie en het terugbrengen van de bouwhoogte bij Lageland.

Daarnaast is het bouwverbod voor de in het plangebied aanwezige bestaande woningen aangepast, om te voorkomen dat de bewoners door het nieuwe bestemmingsplan Meerstad-Midden in hun rechten worden beperkt en bijvoorbeeld geen schuur meer bij hun woning kunnen bouwen.

In het oostelijke gedeelte is de oppervlakte met de bestemming natuur vergroot en is aangegeven dat de ecologische verbindingzone tenminste 200 meter breed dient te zijn. Op de plankaart zijn voor dit doel dikkere groene pijlen aangebracht.

Daarnaast is, omdat de planontwikkeling van Meerstad een continue proces is, nader onderzoek uitgevoerd op allerlei gebieden. Naast het vorengenoemde onderzoek voor de hoogspanningsleiding zijn (deel)onderzoeken uitgevoerd op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie, ecologie en bodem. Deze onderzoeken hebben ook geleid tot wijzigingen in het plan: zo is langs het Eemskanaal een bebouwingsvrije zone van 30 meter opgenomen ("Belemmeringszone vaarweg") en is ten zuiden hiervan een tracé voor de hoogspanningsleiding opgenomen ("Zone hoogspanningsleiding").

Op het gebied van archeologie is aanvullend onderzoek uitgevoerd, waarbij het accent is gelegd op het gebied van het eerste deelplan. Omdat in het plangebied de archeologische waarden nog niet overal gedetailleerd genoeg bekend zijn, is voor de delen met "een hoge archeologische verwachtingswaarde" een dubbelbestemming "Archeologische beschermingszone" opgenomen. In de gebieden met deze bestemming geldt een streng aanlegvergunningstelsel met een plicht tot nader archeologisch onderzoek om te voorkomen dat de werkzaamheden leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

In de bij dit voorstel behorende lijst met wijzigingen worden alle aangebrachte wijzigingen nader vermeld.

### **Hogere geluidwaarden wegverkeer.**

Voor een aantal nieuwe en bestaande woningen in of in de directe omgeving van het plangebied is een hogere grenswaarde nodig vanwege de aanleg van nieuwe wegen. In onze gemeente is dit van toepassing op enkele bestaande woningen aan de Middelberterweg, ter plaatse van de kruising met de nieuwe noordelijke ontsluitingsroute. Daarnaast is ook een hogere geluidwaarde nodig voor een aantal nieuwe woningen in de noordwesthoek van het plangebied. De ontheffingsprocedure is tegelijkertijd met die van het ontwerp-bestemmingsplan doorlopen. Op grond van de gewijzigde Wet geluidhinder is ons college bevoegd de benodigde geluid-ontheffingen te verlenen. Deze verantwoordelijkheid ligt niet meer bij de provincie.

Met het oog op de vaststelling van het bestemmingsplan hebben wij de hogere geluidwaarden ten gevolge van wegverkeer vastgesteld, zodat deze geluidprocedure geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan Meerstad-Midden door uw raad.

### **Economische uitvoerbaarheid.**

De financiële haalbaarheid van Meerstad is bepaald aan de hand van een grondexploitatieberekening voor het Masterplan. Voor het bestemmingsplan Meerstad-Midden is een exploitatiebegroting berekend en is een risicoanalyse opgesteld. Op

grond hiervan kan de economische uitvoerbaarheid worden aangetoond. De globale uitkomsten zijn vermeld in de toelichting van het bestemmingsplan. De grondexploitatie wordt elk jaar herzien, zodat telkens een goede aansluiting wordt verkregen met actuele ontwikkelingen. Eventueel noodzakelijke ingrepen kunnen derhalve jaarlijks worden afgewogen.

### **Deelplan 1.**

Voor het bouwrijp maken van deelgebied 1 hebben burgemeester en wethouders van Slochteren een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19, lid 2 WRO gestart om zo snel mogelijk een begin met Meerstad te maken, zodat de aanleg van water en groen zichtbaar wordt.

Het deelgebied is geheel op grondgebied van de gemeente Slochteren gesitueerd, zodat de besluitvormingsprocedure in handen ligt van burgemeester en wethouders van deze gemeente.

Het voornemen om vrijstelling te verlenen voor het bouwrijp maken is gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd. Ook hiertegen zijn zienswijzen ingebracht. Deze zijn inmiddels van commentaar voorzien, zodat het vrijstellingsverzoek ter instemming aan de raad van Slochteren kan worden aangeboden en vervolgens kan worden opgestuurd naar Gedeputeerde Staten om een bevoegdheidsverklaring te verlenen. Op basis hiervan kunnen burgemeester en wethouders de vrijstellingsvergunning afgeven voor het bouwrijp maken van deelgebied 1. Volgens de planning gebeurt dit komend voorjaar, zodat een concrete start kan worden gemaakt met de realisering van Meerstad.

### **Besluit.**

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het Milieueffectrapport Meerstad-Midden te aanvaarden, inclusief het hierbij behorende monitoringsprogramma voor de evaluatie van de MER als bedoeld in artikel 7.39 Wet milieubeheer;
  
- II. het bestemmingsplan Meerstad-Midden vast te stellen op grond van artikel 25 WRO, overeenkomstig de bij dit bestemmingsplan behorende lijst met wijzigingen en de nota ZCW (Zienswijzen, Commentaar en Wijzigingen).

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,



Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.