

Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken  
Onderwerp Vaststelling bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II'



Steller J. Dallinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 8109      Bijlage(n) 2      Ons kenmerk RO12.3186876  
Datum 13-07-2012      Uw brief -      Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de vergadering van de commissie Beheer en Verkeer van 11 juli 2012 heeft wethouder De Vries aan het slot van de behandeling van het agendapunt B.1 meegedeeld dat er nog een brief van ons college zou volgen, waarin nog enkele ambtshalve wijzigingen in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II' worden voorgesteld. Aanleiding hiervoor is een brief van de Rijksuniversiteit Groningen van 26 juni 2012, die heeft gereageerd naar aanleiding van het u voorgelegde raadsvoorstel. De brief van de RUG is bijgevoegd.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de RUG stellen wij u het volgende voor.

- Norm EMC: In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in de tabel op bladzijde 101 voor het magneetveld veroorzaakt door het huidige busverkeer de waarde 30 nT opgenomen.
- Norm voor trillingen: Onder het kopje 'Verstoring van trillingsgevoelige apparatuur' op bladzijde 89 wordt in de zin 'het trillingsniveau kan met de komst van de tram met circa 60% worden teruggebracht' het woordje 'kan' vervangen door het woordje 'zal'. Verder wordt in deze passage toegevoegd dat op de meest gevoelige locatie (kamer - 130) de waarden op de X, Y en Z-as niet boven de respectievelijk 3, 6 en 20  $\mu\text{m/s}$  zullen uitkomen. Ten slotte zal hierin worden verwezen naar de brief van ons college aan de RUG van 17 april 2012.
- Voetgangersbrug over de centrale vijver: In de tweede alinea op bladzijde 29 wordt de zin over de voetgangersbrug aangepast aan de actualiteit (komt te luiden: 'Vanaf de halte loopt een voetgangersbrug over de vijver naar het WSN-gebouw').
- Maximum-snelheid tram op de campus: Op bladzijde 29 wordt toegevoegd dat de tram met een snelheid van maximaal 30 km per uur over het centrale gedeelte van de Zernikelaan rijdt. Tevens wordt toegevoegd dat in verband met de verkeersveiligheid het Zernikecomplex een inrichting krijgt volgens de



\*318868\*

- criteria van 'Duurzaam Veilig' en dat daarnaast nog aanvullende maatregelen worden getroffen, zoals het toepassen van TWL's (tramwaarschuwingslichten).
- Campuslaan: In de tekst op bladzijde 28 wordt de aanduiding van de laan over de campus gewijzigd in 'Zernikelaan'.
  - Kluifrotonde: In de tekst op bladzijde 28 wordt verduidelijkt dat de kluifrotonde aan het begin van het Zernikecomplex komt (bij de op- en afritten van de noordelijke ringweg).

De overige opmerkingen geven ons geen aanleiding tot het voorstellen van wijzigingen. Met betrekking tot de lus vanaf de noordelijke ringweg (tussen de noordelijke afrit en de Crematoriumlaan) merken wij nog op, dat – mocht hiertoe definitief worden besloten – deze maatregel geen aanpassing van het bestemmingsplan vergt. In het geldende bestemmingsplan 'Zernike 2006' hebben de betrokken gronden al een verkeersbestemming, waardoor de aanleg van de lus mogelijk is.

Ten slotte doen wij u hierbij in verband met het bovenstaande een aangepast raadsvoorstel toekomen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen.

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



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





Datum raadsvergadering	18-07-2012	Registratienr	RO 12.3131645
Raadscommissie	Ruimte en Wonen	Datum B&W besluit	12-06-2012
Datum raadscommissie	04-07-2012	Portefeuillehouder	De Vries
Publiciteit	Persbericht PB	Steller	J. Dallinga
Bijlagen	div.	Telefoon	367 81 09
		E-mail	jaadalr@groningen.nl

**Onderwerp**

Vaststelling bestemmingsplan "Regiotram - tracédelen I en II"

**Concept raadsbesluit**

De raad besluit:

- I. de zienswijzen over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van 'Bernoulliborg' en van indiener 6 met betrekking tot de voor de geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde en de overige zienswijzen niet over te nemen;
- II. de verantwoording van het groepsrisico, zoals vervat in de 'Externe Veiligheidsstudie Bestemmingsplan Regiotram Tramlijn 1' (Milieudienst, september 2010) vast te stellen;
- III. het bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II', digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP490RegiotramIen2-vg.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootchalig Basis Bestand Groningen van juni 2011, vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen:
  - a. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Dienstverlening' in noordwestelijke richting opgeschoven;
  - b. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen 'Verkeer-Railverkeer' en 'Verkeer' in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het sporeemplacement en het fietspad Onderdoor;
  - c. aan de plankaart wordt toegevoegd het parkeerterrein, gelegen tussen de gebouwen van de Hanzehogeschool aan het Zernikeplein, de Zernikelaan, de Kadijk en Blauwborgje, en hieraan worden de bestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Leiding – Gas' en 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' gegeven;
  - d. in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
  - e. in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
  - f. **in artikel 5, lid 5.4, onder e en f, wordt 'sublid 5.2.3, onder c' gewijzigd in 'sublid 5.2.3, onder b', in artikel 6, lid 6.3, onder c, wordt 'sublid 6.2.3, onder b' gewijzigd in 'sublid 6.2.3, onder a' en in artikel 7, sublid 7.3.1, onder b (oud; thans sublid 7.3.1, onder c) wordt 'sublid 7.2.3, onder b' gewijzigd in 'sublid 7.2.3, onder a';**
  - g. in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m<sup>2</sup>, respectievelijk 50 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;

**Aanwijzingen:** status, deadline, visietrommel

- h. in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede ‘niet zijnde overkappingen’ geschrapt;
  - i. in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m<sup>2</sup>, respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;
  - j. in artikel 8, sublid 8.2.1. wordt ‘lid 5.1’ gewijzigd in lid 8.1;
  - k. in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b ‘lid 6.7’ gewijzigd in ‘sublid 9.4.2’;
  - l. in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 ‘lid 11.1’ gewijzigd in ‘lid 10.1’, wordt in lid 10.3 ‘sublid 11.2.1’ gewijzigd in sublid 10.2.1’ en wordt in sublid 10.4.2, onder b, ‘lid 11.1’ gewijzigd in lid 10.1;
  - m. in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord ‘bestemming’ gewijzigd in: ‘bestemmingen’;
  - n. artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel:
    - a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
    - b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
  - o. in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden ‘afwijken van’ ingevoegd het woordje lid;
  - p. in de toelichting wordt in de laatste alinea van subparagraaf 3.4.1 het woordje ‘Bernouillegebouw’ gewijzigd in: ‘Bernoulliborg’ en worden aanpassingen aangebracht in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), **subparagraaf 3.4.1 (Zernike)**, subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), **subparagraaf 4.6.4 (Trillingen)**, subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), **subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden)** en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting);
- IV. dat op de Zonnelaan 530 meter, op de Kastanjelaan 380 meter en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat 500 meter zeer stil asfalt dient te worden aangelegd;
- V. dat de rijrichting vanuit de uitrit van de parkeergarage Museum Centrum dient te worden gewijzigd, zodanig dat het uitgaande verkeer via de Kleine Raamstraat naar het Gedempte Zuiderdiep wordt geleid;
- VI. dat aan de gevels van 260 woningen (65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep, 28 woningen aan de Noorderstationsstraat en 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel) maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VII. dat aan de gevels van 57 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 43 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VIII. dat aan de gevels van de onderwijsgebouwen aan Landleven 2, Landleven 12, Nettelbosje 1, Eikenlaan 286 en Magnoliastraat 1 maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan
- 28 dB binnen de les- en theorielokalen,
  - 33 dB binnen de theorievaklokalen,
- voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat de toepasselijke waarde wordt overschreden;
- IX. dat een trillingsdempende mat/floating slab dient te worden toegepast over een lengte van circa 1700 meter op het Hereplein, in de Oosterstraat, Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, in Kattenhage, op het Boterdiep, in de Nieuwe Ebbingestraat en de Noorderstationsstraat (tot aan het

- kruispunt met de Tuinbouwstraat), dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
- X. dat de tram op de Zernikelaan ter hoogte van de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolaboratorium van de Rijksuniversiteit en het gebouw van SRON bovenleidingloos dient te rijden of dat op dit tracégedeelte zero volt-secties in de bovenleiding dienen te worden toegepast, zodanig dat de EMC-belasting tot de bestaande magneetveldsterkte (situatie zonder tramlijn) wordt gereduceerd, dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
- XI. dat indien uit nader onderzoek blijkt dat de bronmaatregelen de EMC-belasting van apparatuur bij SRON niet tot de bestaande magneetveldsterkte kunnen beperken, deze apparatuur intern dient te worden verplaatst;
- XII. geen exploitatieplan vast te stellen.

#### Publiekssamenvatting

---

Door middel van bijgaand voorstel wordt de raad gevraagd het bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II' gewijzigd vast te stellen en daarbij de zienswijzen deels over te nemen en deels niet over te nemen.

#### Voorgesteld besluit

---

De raad besluit:

- I. de zienswijzen over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van 'Bernoulliborg' en van indiener 6 met betrekking tot de voor de geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde en de overige zienswijzen niet over te nemen;
- II. de verantwoording van het groepsrisico, zoals vervat in de 'Externe Veiligheidsstudie Bestemmingsplan Regiotram Tramlijn 1' (Milieudienst, september 2010) vast te stellen;
- III. het bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II', digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP490Regiotram1en2-vg.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van juni 2011, vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen:
  - a op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Dienstverlening' in noordwestelijke richting opgeschoven;
  - b op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen 'Verkeer-Railverkeer' en 'Verkeer' in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het spooreplacement en het fietspad Onderdoor;
  - c aan de plankaart wordt toegevoegd het parkeerterrein, gelegen tussen de gebouwen van de Hanzehogeschool aan het Zernikeplein, de Zernikelaan, de Kadijk en Blauwborgje, en hieraan worden de bestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Leiding – Gas' en 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' gegeven;
  - d in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
  - e in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
  - f **in artikel 5, lid 5.4, onder e en f, wordt 'sublid 5.2.3, onder c' gewijzigd in 'sublid 5.2.3, onder b', in artikel 6, lid 6.3, onder c, wordt 'sublid 6.2.3, onder b' gewijzigd in 'sublid 6.2.3, onder a' en in artikel 7, sublid 7.3.1, onder b (oud; thans sublid 7.3.1, onder c) wordt 'sublid 7.2.3, onder b' gewijzigd in 'sublid 7.2.3, onder a';**
  - g in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m<sup>2</sup>, respectievelijk 50 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;

- h in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede ‘niet zijnde overkappingen’ geschrapt;
  - i in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m<sup>2</sup>, respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;
  - j in artikel 8, sublid 8.2.1. wordt ‘lid 5.1’ gewijzigd in lid 8.1;
  - k in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b ‘lid 6.7’ gewijzigd in ‘sublid 9.4.2’;
  - l in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 ‘lid 11.1’ gewijzigd in ‘lid 10.1’, wordt in lid 10.3 ‘sublid 11.2.1’ gewijzigd in sublid 10.2.1’ en wordt in sublid 10.4.2, onder b, ‘lid 11.1’ gewijzigd in lid 10.1;
  - m in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord ‘bestemming’ gewijzigd in: ‘bestemmingen’;
  - n artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel:  
De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:  
voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;  
voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
  - o in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden ‘afwijken van’ ingevoegd het woordje lid;
  - p in de toelichting wordt in de laatste alinea van subparagraaf 3.4.1 het woordje ‘Bernouillegebouw’ gewijzigd in: ‘Bernoulliborg’ en worden aanpassingen aangebracht in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), **subparagraaf 3.4.1 (Zernike)**, subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), **subparagraaf 4.6.4 (Trillingen)**, subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), **subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden)** en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting);
- IV. dat op de Zonnelaan 530 meter, op de Kastanjelaan 380 meter en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat 500 meter zeer stil asfalt dient te worden aangelegd;
  - V. dat de rijrichting vanuit de uitrit van de parkeergarage Museum Centrum dient te worden gewijzigd, zodanig dat het uitgaande verkeer via de Kleine Raamstraat naar het Gedempte Zuiderdiep wordt geleid;
  - VI. dat aan de gevels van 260 woningen (65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep, 28 woningen aan de Noorderstationsstraat en 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel) maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
  - VII. dat aan de gevels van 57 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 43 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
  - VIII. dat aan de gevels van de onderwijsgebouwen aan Landleven 2, Landleven 12, Nettelbosje 1, Eikenlaan 286 en Magnoliastraat 1 maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan
    - 28 dB binnen de les- en theorielokalen,
    - 33 dB binnen de theorievaklokalen,
 voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat de toepasselijke waarde wordt overschreden;
  - IX. dat een trillingsdempende mat/floating slab dient te worden toegepast over een lengte van circa 1700 meter op het Hereplein, in de Oosterstraat, Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, in Katenhage, op het Boterdiep, in de Nieuwe Ebbingestraat en de Noorderstationsstraat (tot aan het

- kruispunt met de Tuinbouwstraat), dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
- X. dat de tram op de Zernikelaan ter hoogte van de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolaboratorium van de Rijksuniversiteit en het gebouw van SRON bovenleidingloos dient te rijden of dat op dit tracégedeelte zero volt-secties in de bovenleiding dienen te worden toegepast, zodanig dat de EMC-belasting tot de bestaande magneetveldsterkte (situatie zonder tramlijn) wordt gereduceerd, dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
  - XI. dat indien uit nader onderzoek blijkt dat de bronmaatregelen de EMC-belasting van apparatuur bij SRON niet tot de bestaande magneetveldsterkte kunnen beperken, deze apparatuur intern dient te worden verplaatst;
  - XII. geen exploitatieplan vast te stellen.

---

#### **Inleiding**

Door middel van dit voorstel leggen wij u ter vaststelling voor het bestemmingsplan 'Regiotram – tracédelen I en II'. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen. Bij onze brief van 10 mei 2011, kenmerk RO11 2855120, stelden wij u in kennis van de terinzagelegging. Tijdens de terinzagelegging is een aantal zienswijzen ingediend. De behandeling van deze zienswijzen heeft aanzienlijk meer tijd gevergd, dan was voorzien. De oorzaak hiervan is de complexiteit van bepaalde vraagstukken, die rondom de aanleg van de Regiotram spelen. Hierbij kunnen met name genoemd worden de effecten van EMC (elektromagnetische compatibiliteit, de gevolgen van de elektromagnetische straling van de bovenleiding van de tram) en trillingen op voor verstoring gevoelige onderzoeksapparatuur bij onderwijs-/onderzoeksinstellingen op Zernike. Dit vroeg om nadere onderzoeken. Tevens hebben wij de afgelopen periode benut voor intensief overleg op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau met één van de betrokken partijen, de RUG. Wij menen thans met de RUG over de belangrijkste geschilpunten, EMC en trillingen, een voldoende mate van overeenstemming te hebben bereikt.

---

#### **Beoogd resultaat**

Een vastgesteld bestemmingsplan, waardoor de tracédelen I en II van de Regiotram planologisch obstakelvrij worden.

---

#### **Kader**

Het beleidsmatige kader voor het bestemmingsplan wordt onder andere gevormd door een aantal documenten, zoals het voorkeurstracé, het 'Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen' en de 'Nota van wijzigingen' en de besluitvorming daarover door uw raad achtereenvolgens op 17 juni 2009, 20 oktober 2010 en 3 april 2012.

Het wettelijke kader voor het bestemmingsplan is de Wet ruimtelijke ordening. Deze wet legt de bevoegdheid tot vaststelling van het bestemmingsplan in handen van uw raad. De wet bepaalt dat het bestemmingsplan binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging wordt vastgesteld. Dit is evenwel geen fatale termijn. Volgens vaste jurisprudentie blijft uw raad ook na het verstrijken van deze termijn bevoegd om tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan. Overschrijding van de termijn van 6 weken dwingt niet tot het opnieuw ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan.

---

#### **Argumenten/afwegingen**

##### **Inhoud bestemmingsplan**

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het tracégedeelte stationsgebied-Herebrug-Hereplein-Herestraat-Gedempte Zuiderdiep-Oosterstraat-Grote Markt-Kreupelstraat-Sint Walburgstraat-Kattenhage-Turfsingel-zuidzijde en het tracégedeelte Boterdiep-Nieuwe

Ebbingestraat-Noordersstationsstraat-Kastanjelaan-Eikenlaan-Zonnelaan-Zernikelaan. Het volgt het VO ('Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen'), waarmee uw raad op 20 oktober 2010 heeft ingestemd. Tevens is rekening gehouden met de 'Nota van wijzigingen', die wij u bij onze brief van 3 april 2012, kenmerk RO12.3030748, zonden.

Het bestemmingsplan beperkt zich hoofdzakelijk tot de bestaande verkeersruimte. Aan de bestaande verkeersfuncties voegt het bestemmingsplan een nieuwe toe: trambanen. Tevens worden, voor zover nodig, voorzieningen, die horen bij de tramlijnen, zoals onderstations (transformatorgebouwtjes voor de voeding van de bovenleiding) en overkappingen voor enkele grotere haltes (Gedempte Zuiderdiep, Zernike) geregeld.

Verder maken enkele bestaande gebouwen, waarvoor de tramlijn gevolgen heeft, deel uit van het bestemmingsplan. Dit betreft de flat op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan, het Noorderstation en een deel van de bebouwing in het stationsgebied. De flat moet in verband met de aanleg van lijn 1 gedeeltelijk worden afgebroken. Dit gedeelte is wegbestemd (heeft de bestemming 'Verkeer' gekregen). Aan het gedeelte van de flat, dat kan worden gehandhaafd, is een positieve bestemming gegeven ('Wonen'). Het Noorderstation zal, om ruimte te kunnen maken voor tram en bus onder het station, moeten worden aangepast. Het bestaande café Noorderstation zal verdwijnen. Het bestemmingsplan voorziet in compenserende mogelijkheden (horeca of een kleine winkel) rondom het station. In het stationsgebied verdwijnen de panden op de Glaudélocatie. Als gevolg van de tramlus in het oorspronkelijke ontwerp was hier verder een aanpassing van het Hunzehuys (UWV-gebouw) nodig, omdat de bestaande onderdoorgang bij de fietsstalling te laag is om de tram te kunnen laten passeren. Daarom zijn ook dit gebouw en de naastgelegen kantoorbebouwing (Heereborg en het gebouw van Gasterra) in het bestemmingsplan opgenomen. Als gevolg van de 'Nota van wijzigingen' gaat de tram nu niet meer met een lus door het Stationsgebied, maar eindigt op een kopspoor naast het spooreplacement. Dat betekent dat (aanpassing van) de onderdoorgang niet meer nodig is (de juridische mogelijkheid hiertoe is in het bestemmingsplan nog wel gehandhaafd).

### **M.e.r.-(beoordelings)plicht**

Al in een vroeg stadium nagegaan of voor het project Regiotram de verplichting bestaat een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht) of een beoordeling uit te voeren of een milieueffectrapport dient te worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsplicht). Wij informeerden u hier al over in onze eerder aangehaalde brief van 10 mei 2011. In het Besluit milieueffectrapportage, zoals dat tot 1 april 2011 gold, werd als activiteit, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport (MER) verplicht is, genoemd: de aanleg of de wijziging of uitbreiding van een boven- of ondergrondse spoorweg, vrijliggende busbaan, zweefspoor of andere bijzondere constructie. Het Besluit milieueffectrapportage hanteerde (voor aanleg) als drempel: een tracélengte van 5 kilometer of meer buiten de bebouwde kom in een gevoelig gebied of een bufferzone (voor wijziging of uitbreiding golden min of meer vergelijkbare criteria). Geconcludeerd is toen dat het project Regiotram niet de in het Besluit milieueffectrapportage genoemde drempelwaarden overschrijdt en dat daarom niet de verplichting bestaat een m.e.r.-procedure te volgen.

In een uitspraak van 15 oktober 2009 heeft het Europees Hof echter geoordeeld dat Nederland de Europese m.e.r.-richtlijn in het Besluit milieueffectrapportage niet juist heeft toegepast, omdat de daarin gehanteerde drempels alleen rekening houden met de omvang van projecten en niet met de andere relevante criteria uit bijlage III van de richtlijn. De uitspraak van het Europees Hof heeft geleid tot een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage, die op 1 april 2011 in werking is getreden. Op grond van het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage bestaat er geen verplichting meer om voor tramrails (bij overschrijding van één van de drempels) een m.e.r.-procedure te volgen (m.e.r.-plicht), maar is het bevoegde gezag verplicht om te beoordelen of een MER moet worden gemaakt (m.e.r.-beoordelingsplicht). Hiervan is alleen sprake bij de aanleg van een nieuwe trambaan die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de



grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming in een gevoelig gebied, als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Geen van beide tramlijnen ligt in een gevoelig gebied in de zin van het besluit. Wel bestaat op grond van artikel 2, lid 5, onder b, van het Besluit milieueffectrapportage een vergewisplicht. Dit houdt in dat het bevoegd gezag zich er bij het nemen van het besluit, in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan, van dient te vergewissen of op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (de kenmerken van de projecten, de plaats van de projecten, de kenmerken van het potentiële effect) niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Met het oog hierop heeft het ingenieursbureau DHV een afwegingsnotitie opgesteld ('Afwegingsnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling Voorontwerp bestemmingsplan Regio Tram', Projectbureau Regio Tram, april 2011). Hierin is de voorgenomen activiteit, het project Regiotram, getoetst aan de criteria in bijlage III van de Europese Richtlijn. In de bijlagen van dit voorstel is een samenvatting gegeven van de uitgevoerde toetsing. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit, gelet op de criteria bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn, geen belangrijke nadelige milieugevolgen zal hebben. Dit betekent dat met het oog op de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Een bijkomende overweging is, dat ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan al veel onderzoek is verricht. Op enkele van de onderzochte aspecten wordt hierna nader ingegaan. Een MER zou dus ook geen meerwaarde meer hebben.

### **Omgevingseffecten**

In het onderstaande wordt ingegaan op de belangrijkste aspecten uit de uitgevoerde effectenstudies.

### **Geluid**

#### **Gevolgen voor het akoestisch klimaat**

Door de komst van de Regiotram zal het langs de meeste delen van het tramtracé stiller worden ten opzichte van de huidige situatie met bus. Overigens heeft ook een tram een geluidsemissie. Hoe groot de geluidsuitstoot is hangt af van de rijnsnelheid van de tram. Het referentietramvoertuig is tot een snelheid van ongeveer 30 km per uur stiller dan een bus. In het kader van het project Regiotram wordt uitgegaan van een stille tram (4 dB stiller dan het referentietramvoertuig). De verwachting is dat dit voertuig ook bij een snelheid van tenminste 40 km per uur nog steeds stiller is dan een bus.

Toch zal de Regiotram op enkele plekken leiden tot meer geluidhinder. Dit wordt in de meeste gevallen niet veroorzaakt door het rijden van de tram, maar door het wegverkeer. Met de realisatie van een vrije trambaan komen de rijbanen voor het wegverkeer dichterbij de woningen te liggen. Hierdoor krijgen de woningen een hogere geluidsbelasting. Daarnaast moet worden uitgegaan van de verkeerssituatie in het jaar 2026. In veel straten is sprake van een autonome groei van het wegverkeer. Ook dit veroorzaakt meer geluid. Bovendien zijn er situaties waar het wegverkeer vanwege de komst van de tram een andere route moet nemen. Dit is met name het geval in de binnenstad-zuid. De straten die deel uitmaken van deze andere route krijgen hierdoor te maken met een toename van geluid. Wij komen hierop in het navolgende nog terug. Als laatste zijn er ook woningen die voor de in de Wet geluidhinder gehanteerde peildatum 1 maart 1986 al te maken hadden met een te hoge geluidsbelasting (hoger dan 55 dB(A)). Deze woningen komen in aanmerking voor sanering; indien de geluidwerendheid van deze woningen niet voldoende is, worden ze geïsoleerd op kosten van het rijk (ze worden daarom ook wel saneringswoningen genoemd). Bij de saneringswoningen is er voor alle duidelijkheid niet in alle gevallen sprake van een geluidstoename als gevolg van de tram. De wet eist dat deze woningen worden geïsoleerd op het

moment dat er in wettelijke zin sprake is van een reconstructie van een weg, wat met de aanleg van de tramlijn langs een deel van het tracé het geval is. Ook hierop gaan wij verderop in dit voorstel nog nader in.

### **Maatregelen**

De aanleg van de tramlijn moet worden aangemerkt als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onder een reconstructie verstaat deze wet een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan de geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd indien geen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Uit akoestisch onderzoek blijkt bij een groot aantal woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouwen) langs het tramtracé van een dergelijke verhoging sprake te zijn. Door het treffen van maatregelen aan de bron (trammaterieel, wegdek) kan de geluidsbelasting van de gevel bij de meeste van deze geluidsgevoelige objecten worden teruggebracht tot de waarde, die wettelijk is toegestaan. Bij 65 woningen en een aantal onderwijsgebouwen is dat, ondanks die bronmaatregelen, niet mogelijk. Daarvoor is de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en eventueel gevelisolatie noodzakelijk. In het navolgende wordt op een en ander nader ingegaan.

In het kader van het project Regiotram is gekozen voor de inzet van stille trams. Uit onderzoek en praktijkervaringen is gebleken dat hiermee een geluidsreductie kan worden bereikt van 4 dB ten opzichte van een conventionele tram.

Over een weglengte van in totaal 1.410 meter zal zeer stil asfalt worden toegepast, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter).

De Zonnelaan en Kastanjelaan krijgen een vrijliggende trambaan en aparte rijstroken voor het autoverkeer, waardoor het effect van zeer stil asfalt hier optimaal is.

Op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's. De geluidsreductie door zeer stil asfalt is hier 50% (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.

Voor 65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep (de zogenaamde reconstructiewoningen) zijn op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Deze procedure is ook toegepast ten aanzien van een enkele onderwijsgebouwen langs het tramtracé, namelijk een drietal gebouwen van de Rijksuniversiteit, te weten Landleven 2, Landleven 12 (Kapteynborg) en Nettelbosje 1 (Zernikeborg), het Kamerlingh Onnescollege (Eikenlaan 286) en het Gomarusscollege aan de Magnoliastraat 1. Aan de woningen zullen, wanneer de geluidwerendheid van de gevels niet voldoende is om aan de wettelijk vereiste binnenwaarde van maximaal 33 dB (de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen) te voldoen, isolatiemaatregelen worden getroffen (aan de onderwijsgebouwen zullen eveneens gevelmaatregelen worden getroffen, om de daarvoor voorgeschreven binnenwaarden te waarborgen). Naar de noodzaak van gevelmaatregelen vindt nog nader akoestisch en bouwtechnisch onderzoek plaats.

In verband met de aanleg van de tramlijn zal de Herebrug worden afgesloten voor het autoverkeer. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling in het gebied tussen het Gedempte Zuiderdiep en het Verbindingskanaal wijzigen. Dit heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting van een groot aantal woningen in dit gebied toeneemt. De straten rondom de singels zijn, zoals het gehele gebied binnen de diepenring, aangewezen als 30 km-zone. Woningen aan wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt vallen niet onder de Wet geluidhinder. Op grond van jurisprudentie dient in

het kader van een goede ruimtelijke ordening echter wel een verantwoord akoestisch klimaat te worden gewaarborgd en dienen met het oog hierop zo nodig maatregelen te worden getroffen. Onderzocht is in hoeverre dergelijke maatregelen noodzakelijk en effectief zijn. Een van de oplossingen om de geluidstoename terug te dringen is het omdraaien van de rijrichting vanuit de parkeergarage Museum Centrum. Hierdoor kan het uitgaande verkeer direct via de Kleine Raamstraat en het Zuiderdiep het gebied binnenstad-zuid verlaten en kan een verkeerstoename in dit gebied zo beperkt mogelijk blijven. Ondanks deze maatregel komt de geluidsbelasting bij 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel uit boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarom zullen aan deze woningen gevelmaatregelen worden getroffen, waardoor de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit een nader in te stellen akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden.

Een aparte procedure is gevolgd voor woningen langs het tramtracé die al lange tijd blootstaan aan een te hoge geluidsbelasting (woningen die aanwezig waren op 1 maart 1986 en die op dat tijdstip een geluidsbelasting ondervonden hoger dan 55 dB(A), de zogenaamde saneringswoningen). Deze woningen vallen daardoor onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. In dit verband zijn 85 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep aangemeld bij het Rijk. Voor deze woningen heeft de minister van Infrastructuur en Milieu hogere waarden en gevelmaatregelen vastgesteld. Voor de saneringswoningen geldt wettelijk een binnenwaarde van 43 dB. De maatregelen die nodig zijn om de geluidsbelasting terug te brengen tot dit niveau, komen voor rekening van het ministerie. De gemeente heeft als uitgangspunt genomen dat woningen door de status van saneringswoning niet mogen worden benadeeld. Dit betekent dat 28 saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat een binnenwaarde krijgen gewaarborgd van 33 dB (omdat deze woningen dat ook zouden hebben gekregen als ze niet de status van saneringswoning zouden hebben). Een en ander is per woning/gevel uitgewerkt in het saneringsprogramma, dat bij de minister van Infrastructuur en Milieu is ingediend. De meerkosten van het 'opplussen' van 43 tot 33 dB komen voor rekening van het project Regiotram.

### **Trillingshinder**

De tram veroorzaakt naast geluidhinder ook trillingen. In verband hiermee is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Hierbij is de trillingssterkte getoetst aan de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (kortweg SBR-richtlijn). Behalve trillingshinder is onderzocht of trillingen verstoring van trillingsgevoelige apparatuur op Zernike kunnen veroorzaken en of er risico bestaat op schade aan gebouwen. Uit het onderzoek is gebleken door de komst van tram de trillingshinder niet wordt vergroot indien er trillingsdempende maatregelen worden genomen, zoals floating slab. Bij deze techniek wordt de spoorstaaf met ondersteuningspunten gemonteerd op een betonplaat die wordt afgeveerd op een betonnen onderconstructie. Dit betekent dat op het tracé ter voorkoming van trillingshinder over een lengte van circa 1.700 meter floating slab moet worden aangebracht. De opdrachtnemer mag ook een andere maatregel toepassen, mits deze minimaal een gelijkwaardig resultaat oplevert. In verband met mogelijke effecten op trillingsgevoelige apparatuur in een aantal gebouwen op Zernike is een nulmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Regiotram niet meer trillingen veroorzaakt dan in de huidige situatie door de (gelede) bussen het geval is. De verwachting is zelfs dat de Regiotram zorgt voor een vermindering van trillingen met 60%. De onderzoeksinstellingen op Zernike krijgen in ieder geval de garantie dat de trillingen, nadat de Regiotram in gebruik is genomen, niet groter zijn dan het huidige niveau.

Tenslotte is uit het onderzoek gebleken dat de kans op schade door trillingen verwaarloosbaar is, ook voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing.

## EMC

Op Zernike bevindt zich in de gebouwen van de Rijksuniversiteit (de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolab) en SRON gevoelige onderzoeks- en meetapparatuur, zoals elektronenmicroscopen. Deze apparatuur moet kunnen werken in een storingsvrije omgeving. Dit wordt aangeduid met elektromagnetische compatibiliteit, kortweg EMC (EMC is het vermogen van een systeem om in zijn eigen elektromagnetische omgeving goed te functioneren, zonder zelf ontoelaatbare stoorsignalen in de omgeving te veroorzaken). De eisen voor elektromagnetische compatibiliteit zijn vastgelegd in de EMC-richtlijn (2004/108/EG) van de Europese Unie. Het elektromagnetisch veld rondom de bovenleidingen van de Regiotram kan EMC-storingen veroorzaken. Hiernaar is door Grontmij Maunsell ICS, Movares en TNO uitgebreid onderzoek gedaan. Hierbij is de aanwezigheid van de storingsgevoelige apparatuur geïnventariseerd, een nulmeting uitgevoerd, berekend bij welke apparaten storing optreedt en onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om een toename van EMC-belasting te voorkomen. Uit het onderzoek van TNO blijkt dat door een aantal bronmaatregelen de verstoring van het magneetveld kan worden gereduceerd tot het voor de bestaande apparatuur toelaatbare niveau. De maatregelen houden in:

1. het sectioneren van de bovenleiding en de retour; daarmee wordt een deel van de stroomvoorziening via ondergrondse kabels geregeld, en gaat de stroomvoorziening per sectie omlaag;
2. het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams, bijvoorbeeld trams die hun rem-energie opslaan in condensatoren;
3. het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen, bijvoorbeeld gedeeltelijk geen bovenleiding maar batterijen of supercaps (zoals in Nice) of een derde rail/contactgeleider zoals toegepast in Bordeaux.

Met een voldoende mate van zekerheid kan worden gesteld dat met deze maatregelen de EMC-belasting op 30 meter kan worden teruggebracht tot 100 nT. Dit is de maximale verstoring van het magneetveld voor de apparatuur in de onderzoeksinstituten op Zemike (Nanolab, FWN Materiaalkunde en SRON), zoals afgesproken met de RUG. Alleen enkele bestaande onderzoeksofstellingen bij SRON zullen mogelijk intern moeten worden verplaatst. De kosten hiervan komen voor rekening van het project Regiotram.

De afspraken over de EMC-problematiek (en trillingen) zijn vastgelegd in de brief van ons college aan het College van Bestuur van de Rijksuniversiteit Groningen van 17 april 2012, kenmerk RO12.3034306. Wij informeerden u hierover bij onze brief van dezelfde datum, kenmerk RO12.3034388. Korthedshalve verwijzen wij hiernaar.

In de genoemde onderzoeken is ook aandacht besteed aan de gevolgen van elektromagnetische straling op de volksgezondheid. Gebleken is dat de door de Regiotram veroorzaakte magnetische en elektrische velden voor de gezondheid van omwonenden en passanten verwaarloosbaar klein zijn. Er zijn dus geen nadelige effecten te verwachten voor de gezondheid. Dit komt overeen met de bevindingen van de WHO (Wereld Gezondheids Organisatie) over dit onderwerp.

## Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft, zoals in de inleiding al werd vermeld, van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp naar voren brengen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door:

1. het waterschap Noorderzijlvest, bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 14 juli 2011;
2. SRON Netherlands Institute for Space Research (hierna: SRON), bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 15 juli 2011;
3. de Rijksuniversiteit Groningen (hierna: RUG), bij brief gedateerd 15 juli 2011, ontvangen 18 juli 2011;
4. de Groninger City Club (hierna: GCC) en het instituut voor het Midden en Kleinbedrijf (hierna: MKB), bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;

5. de Wijkraad Paddepoel, bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
6. indiener 6, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
7. de Bond Heemschut, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
8. indiener 8, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
9. de 'Vrienden van de Stad Groningen', bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
10. indiener 10, bij brief gedateerd 21 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011.

Kopieën van de zienswijzen zijn voor u ter kennisneming in de tervisietrommel gelegd.

### **Ontvankelijkheid**

Alle zienswijzen zijn voor het einde van de termijn ontvangen. De zienswijzen kunnen dus in beschouwing worden genomen.

### **Inhoudelijke beoordeling zienswijzen**

Wij hebben de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien in een zienswijzennota, die als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. In het onderstaande geven wij hiervan een beknopte samenvatting.

De zienswijze van het waterschap heeft betrekking op waterberging. Bij toename van het verhard en/of bebouwd oppervlak wordt compensatie geëist in de vorm van oppervlaktewater. Bij nieuwbouw houdt de gemeente, voor zover binnen het project mogelijk, rekening met deze eis. Het project RegioTram voorziet echter niet in extra verhard oppervlak.

De zienswijzen van de SRON en RUG hebben grotendeels betrekking op de mogelijke verstoring van gevoelige apparatuur op Zernike door EMC-belasting en trillingen, veroorzaakt door de traminfrastructuur. Verder brengt de RUG onder meer verkeers(on)veiligheid naar voren. De RUG maakt daarnaast ook enkele opmerkingen over de actualiteit van het kaartmateriaal van het bestemmingsplan en over de schrijfwijze van 'Bernoulliborg' in de toelichting. Zoals hiervoor beschreven kan met bronmaatregelen en, indien nodig, een interne verplaatsing van enkele apparaten bij SRON, een ongestoorde bedrijfsvoering van zowel SRON en de RUG worden gewaarborgd.

**Onveilige verkeerssituaties worden voorkomen door een inrichting van het Zernikecomplex volgens de criteria van 'Duurzaam Veilig', de toepassing van TWL's (tramwaarschuwingslichten) en doordat de snelheid van de tram op het centrale gedeelte van de Zernikelaan zal worden beperkt tot maximaal 30 km per uur. De toelichting is waar nodig aangepast.**

De GCC en MBK uiten zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad tijdens en na de aanleg van het tramtracé en de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt door hen naar voren gebracht dat parkeerplaatsen op het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen en wordt verzocht de Citybussen in de kern van de binnenstad te behouden. In de zienswijzennota is beschreven op welke wijze de binnenstad zowel tijdens de werkzaamheden als na de realisatie van de tramlijnen bereikbaar blijft (zie onder meer de reactie ad 4, onder d en g, en ad 5). Wat de verkeersveiligheid betreft kan worden opgemerkt, dat dit een belangrijk uitgangspunt vormde bij het ontwerp. Onder andere komt dit tot uiting in het profiel van de rotondes, scheiding van de tram en andere verkeersstromen (bijvoorbeeld het creëren van aparte fietsroutes, zoals de Gelkingestraat), veilige oversteekplaatsen en de toepassing van TWL's en verkeersregelinstallaties. De veronderstelling dat er parkeerplaatsen op het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen is niet juist; in het ontwerp voor de Regiotram wordt het huidige aantal ter plaatse gehandhaafd. Wat het verdwijnen van de P+R-bus betreft wordt opgemerkt, dat dit het gevolg is van de voorwaarde die uw raad heeft gesteld aan de aanleg van een tramlijn door de binnenstad, namelijk dat er dan geen bussen meer rijden over de Grote Markt.

De wijkraad Paddepoel maakt zich zorgen over de aanrijtijden van hulpverleningsdiensten. Hierover kan worden opgemerkt, dat het ontwerp voor het tramtracé in nauw overleg met de hulpverleningsdiensten tot stand is gekomen. De wettelijke aanrijtijden blijven gewaarborgd.

De zienswijzen van indieners 6 en 10 hebben voor een belangrijk deel betrekking op geluid en trillingen in de Noorderstationsstraat. Hierboven en in de zienswijzennota is uitgebreid ingegaan op de maatregelen, die zullen worden genomen om geluid- en trillingshinder te voorkomen of te beperken. In de zienswijzennota is aangegeven, dat aan het verzoek van indiener 6 om voor de geluidwerendheid van zijn woning niet uit te gaan van de binnenwaarde voor saneringswoningen (43 dB), maar van de binnenwaarde voor reconstructiewoningen (33 dB), wordt tegemoetgekomen (Zie de reactie ad 6, onder d; bladzijde 8/9). Dit betekent dat ook de woning van indiener voor isolatie in aanmerking komt. Inmiddels is deze woning hiervoor bij de minister van Infrastructuur en Milieu aangemeld. Voor het bestemmingsplan heeft dit als consequentie dat in de paragraaf Geluid de tekst in subsubparagraaf 4.6.3.3 moet worden aangepast. Deze aanpassing is in het bestemmingsplan, dat ter vaststelling voorligt, verwerkt.

De zienswijzen van indiener 8 hebben onder meer betrekking op de bereikbaarheid van de Oosterstraat en de gevolgen voor de bedrijfsvoering van de onderneming van indiener in deze straat. Ten aanzien hiervan volstaan wij met een verwijzing naar de zienswijzennota (met name de reactie ad 8, onder c, e, f, g h en k).

De zienswijzen van de Bond Heemschut en de 'Vrienden van de Stad Groningen' hebben betrekking op de relatie tussen het bestemmingsplan en de aanwezige cultuurhistorische- en archeologische waarden. In de zienswijzennota wordt hierop door ons nader ingegaan. Wij verwijzen hier korthedshalve naar.

### **Conclusie**

Voorgesteld wordt de zienswijzen, conform de zienswijzennota, over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van 'Bernoulliborg' en van indiener 6 met betrekking tot de voor geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde, en de overige zienswijzen niet over te nemen.

### **Ambtshalve wijzigingen**

Wij stellen u voor in het plan ambtshalve een aantal wijzigingen aan te brengen.

Inhoudelijk achten wij het in de eerste plaats noodzakelijk dat de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen 'Verkeer' (bestemming tramtracé in het Stationsgebied) en 'Dienstverlening' (bestemming kantoren Stationsgebied met bijbehorend parkeerterrein) opschuift. Dit maakt het mogelijk de trambanen in het Stationsgebied met een iets krappere boog aan te leggen, wat ruimere ontwikkelmogelijkheden op de Glauvélocatie biedt. Hierdoor kan de gevelwand weer zoveel mogelijk worden gesloten, wat voor de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing van groot belang is. Een andere inhoudelijke wijziging houdt verband met de verhoging van een bestaande hoogspanningsmast op het parkeerterrein achter de Hanzehogeschool (mast 32). Deze mast dient 6 à 7 meter te worden verhoogd om onderlinge elektrische en elektromagnetische beïnvloeding van de over het Zernike Science Park lopende hoogspanningsleiding en de bovenleiding van de Regiotram te voorkomen. De voorgestelde wijziging houdt in dat het parkeerterrein bij het plan wordt getrokken en dat hieraan de bestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Leiding – Gas' en 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' worden gegeven. In de planregels wordt in artikel 11, die de bestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' regelt, sublid 11.2.2, vervangen door de volgende bouwregel:

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:

- a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
- b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter.

Daarnaast worden de volgende juridische wijzigingen voorgesteld:

- op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen ‘Verkeer-Railverkeer’ en ‘Verkeer’ in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het spooreplacement en het fietspad Onderdoor;
- in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
- in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
- **in artikel 5, lid 5.4, onder e en f, wordt ‘sublid 5.2.3, onder c’ gewijzigd in ‘sublid 5.2.3, onder b’, in artikel 6, lid 6.3, onder c, wordt ‘sublid 6.2.3, onder b’ gewijzigd in ‘sublid 6.2.3, onder a’ en in artikel 7, sublid 7.3.1, onder b (oud; thans sublid 7.3.1, onder c) wordt ‘sublid 7.2.3, onder b’ gewijzigd in ‘sublid 7.2.3, onder a’;**
- in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m<sup>2</sup>, respectievelijk 50 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
- in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede ‘niet zijnde overkappingen’ geschrapt;
- in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m<sup>2</sup>, respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;
- in artikel 8, sublid 8.2.1, wordt ‘lid 5.1’ gewijzigd in lid 8.1;
- in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b ‘lid 6.7’ gewijzigd in ‘sublid 9.4.2’;
- in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 ‘lid 11.1’ gewijzigd in ‘lid 10.1’, wordt in lid 10.3 ‘sublid 11.2.1’ gewijzigd in sublid 10.2.1’ en wordt in sublid 10.4.2, onder b, ‘lid 11.1’ gewijzigd in lid 10.1;
- in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord ‘bestemming’ gewijzigd in: ‘bestemmingen’;
- artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel: De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:
  - a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
  - b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
- in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden ‘afwijken van’ ingevoegd het woordje lid

**Ten slotte wordt voorgesteld de toelichting op enkele onderdelen te wijzigen. De aanleiding hiervoor vormen gewijzigde inzichten over EMC (elektromagnetische compatibiliteit) en trillingen, het nadere overleg dat in dit kader met de RUG heeft plaatsgevonden, de gewijzigde opvattingen over de tramlus in het stationsgebied (zie hiervoor) en de actualiteit.** Dit betreft aanpassingen in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), **subparagraaf 3.4.1 (Zernike)**, subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), **subparagraaf 4.6.4 (Trillingen)**, subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), **subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden)** en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting). Voor een toelichting op de aanpassing van de EMC-paragraaf verwijzen wij naar hetgeen eerder in dit voorstel over dit onderwerp is geschreven.

### **Grondexploitatie**

Bij dit bestemmingsplan is geen sprake van grondexploitatie. Voor zover het bestemmingsplan voorziet in bouwmogelijkheden anders dan ten behoeve van de aanleg van de traminfrastructuur zijn deze ten opzichte van de geldende bestemmingsregelingen niet uitgebreid of gewijzigd, dan wel betreft dit gemeentegrond. Daarom hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

**Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

In de afgelopen jaren is veel tijd en aandacht besteed aan participatie en overleg met belanghebbenden. Verder zijn er twee momenten van inspraak geweest, in 2009 over het voorkeurstracé en in 2010 over het VO ('Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen'). De reacties op het VO hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp. De belangrijkste daarvan is de Koppelingsvariant. Hierop is in de paragrafen 3.1.2 en 3.1.3 al ingegaan. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

**Financiële consequenties**

---

De kosten voor de aanleg van beide lijnen van de Regiotram is gedekt in de gemeentelijke begroting en door bijdragen ten laste van de provincie, de Regio Groningen-Assen en het RSP.

**Realisering en evaluatie**

---

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan binnen twee weken na de vaststelling plaats te vinden. In afwijking hiervan wordt het besluit zes weken na de vaststelling bekendgemaakt, indien door gedeputeerde staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, anders dan op grond van zienswijzen van gedeputeerde staten of de inspecteur. Het bestemmingsplan ligt hierna gedurende 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze moet binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn van 6 weken een uitspraak doen (de Crisis- en herstelwet is van toepassing). Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn van 6 weken, tenzij binnen deze termijn voorlopige voorziening is gevraagd. Zodra het bestemmingsplan in werking treedt, kan een omgevingsvergunning worden verleend voor activiteiten, die in strijd zijn met de thans nog geldende bestemmingsplannen. De start aanleg van de tramlijnen is gepland in het voorjaar van 2013.