

Zienswijzenverslag ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 181

Het ontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 181 heeft ter inzage gelegen van 29 april tot en met 9 juni 2021. Er zijn naar aanleiding van deze terinzagelegging 7 zienswijzen ingediend. Zes zienswijzen zijn binnen de inzagetermijn ingediend en zijn daarom ontvankelijk. De zevende is buiten de termijn ingediend en dus niet ontvankelijk.

Hieronder worden de zienswijzen behandeld. In de eerste kolom is de zienswijze samengevat. In de tweede kolom staat de gemeentelijke reactie. Omdat sommige zienswijzen inhoudelijk overeen komen is soms verwezen naar de eerdere reactie op de zienswijzen. In de derde kolom is aangegeven of de zienswijze wordt overgenomen en/of dat dit tot een aanpassing van het bestemmingsplan leidt.

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
1.	Bewoners Voermanhaven	De zienswijze van de bewoners van de Voermanhaven komt grotendeels overeen met de eerder inspraakreactie die gegeven is op het voorontwerp.	
1.1	<p><i>De bouwhoogte van de gepresenteerde wooncomplexen:</i> Sinds het in 2009 gepresenteerde plan is structureel sprake van wisselingen in de hoogte van de geplande bouwmassa's die nergens worden onderbouwd.</p> <p>In 2009 was op deze locatie sociale woningbouw in 3 woonlagen geprojecteerd (destijds gepresenteerd als 'intensieve laagbouw'). In september 2019 sprak de projectontwikkelaar (de heer Van Bree) over 33 meter. Nu spreekt de wethouder over een bouwmassa van 35 meter hoog. Op geen enkel moment in het proces zijn de vragen over de locatie en de hoogte adequaat beantwoord en onderbouwd met een gedegen motivatie afgezet tegen mogelijke alternatieven. Bij de naastgelegen Woldringlocatie is hetzelfde beeld te zien: in 2016 maximaal 45 meter, in 2017 maximaal 50 meter en in 2019 is de gerealiseerde bouwmassa 54 meter hoog. Een hoogte die door de Raad van State is vastgesteld aangezien de gemeente dat achterwege had gelaten.</p> <p>Hier ontstaat het beeld van een onbetrouwbare overheid. De indieners blijven van mening dat laagbouw op deze locatie de best passende invulling is van de voorliggende woningopgave. Een invulling als op de Brivec-locatie omarmen zij.</p>	<p>Onderdeel van de dynamiek van stadsontwikkeling is dat plannen, inzichten en ook opvattingen in de loop der tijd aan verandering onderhevig zijn, veelal onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen als demografie, conjunctuur en woningmarkt. Die veranderende inzichten hebben ertoe geleid dat het oorspronkelijke plan voor intensieve laagbouw is verlaten.</p> <p>De locatie was aanvankelijk onderdeel van de stedenbouwkundige Studie Intense Laagbouw van 2009, die voorzag in een intens grondgebonden programma in een stedelijke setting. De ontwerpen die voor deze locatie waren bedacht waren echter vanwege de economische crisis niet haalbaar. In de manifestatie Bouwjong! (2012) verschoof het accent naar grootschalige studentenhuisvesting.</p> <p>In 2016 toonde Vastgoed Projectontwikkeling Groningen BV zich bereid deze locatie te ontwikkelen. In de eerste verkennende gesprekken was het aanvankelijk de bedoeling om hier een programma met jongerenhuisvesting te realiseren. Na meerdere gesprekken tussen ontwikkelaar en gemeente is dit programma bijgesteld. Op verzoek van</p>	niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		<p>de gemeente is ook sociale huur in het plan opgenomen.</p> <p>Het huidige stedenbouwkundige plan en de volumes zijn gebaseerd op de kaders uit de ontwikkelvisie voor de Reitdiepzone. Om de overgang naar de bebouwing aan de overzijde van het Reitdiep soepel te laten verlopen is er bewust voor gekozen om de volumes tragsgewijs af te laten lopen. Hiermee komt het voornaamste volume aan de Friesestraatweg te staan en bestaat het volume aan het Reitdiep slechts uit maximaal 4 bouwlagen. De grootte van de twee volumes passen bij de betreffende doelgroep en passen tevens naadloos binnen de kaders uit de Ontwikkelvisie Reitdiepzone.</p>	
1.2	<p><i>De onevenwichtige opbouw tussen studenten en overige bewoners van de Reitdiepzone en de wijk Paddepoel:</i></p> <p>In haar reactie op de door de indieners ingezonden brief d.d. 29-05-2019 heeft de gemeente niet gereageerd op de vraag naar aantallen studenten in het kolossale complex Portland. De projectontwikkelaar heeft in september 2019 aangegeven dat het om 500 studenten gaat.</p> <p>Op 1 km² gerekend vanaf de Woldringlocatie richting winkelcentrum Paddepoel wonen straks ruim 4.000 studenten. Waar het gemiddelde aantal studenten voor de stad 18 % per wijk is, zal het op genoemde km² ruim 35% gaan bedragen. Gezien de nog te ontwikkelen plannen zal die verhouding alleen maar schever komen te liggen. Een dergelijke verstoring van een evenwichtige wijkopbouw is voor de indieners onacceptabel. Straks wonen de indieners op een campus, hoewel menig campus in Nederland ruimer en groener is van opzet dan hier gepland.</p> <p>De bewoners van de Voermanhaven stellen vast dat de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet</p>	<p>De Reitdiepzone is een overgebleven industriegebied ingeklemd tussen 2 woonwijken en gelegen langs de Westelijke ringweg. Het gebied is daardoor lastig te ontwikkelen en niet geschikt voor alle doelgroepen en woonmilieus. Om die reden is de Reitdiepzone al eerder aangewezen als zone voor grootschalige jongerenhuisvesting. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet alleen om studenten zoals de insprekers aangeven. Er wordt bewust ingezet op een bredere doelgroep. Het gaat dus ook om werkende jongeren of starters op de woningmarkt maar ook om andere eenpersoonshuishoudens.</p> <p>De komende jaren groeit de gemeente Groningen vooral vanwege een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Er is dan ook veel vraag naar stedelijke woonmilieus in de vorm van appartementen. De Reitdiepzone kan goed in deze behoefte voorzien. Uit de programmering op andere locaties in de Reitdiepzone blijkt ook dat het niet exclusief om studenten- en jongerenhuisvesting gaat. Op de voormalige ACM locatie wordt bijvoorbeeld geen jongerenhuisvesting meer</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>heeft onderbouwd op welke wijze ze garandeert dat het woon- en leefklimaat op onderhavige locatie en omgeving acceptabel is en blijft voor huidige en toekomstige bewoners. De gemeente heeft ook niet onderbouwd hoe ze een acceptabel woon- en leefklimaat garandeert in de strook Crossroads-Woldring-Friesestraatweg 175-181 en in de gehele Reitdiepzone.</p> <p>Vinkhuizen en Paddepoel zijn kwetsbare wijken met een bovengemiddeld aantal problemen. In dat licht bezien is het onwenselijk er, middels de massale bebouwing van de Reitdiepzone een nieuw probleemgebied bij te creëren.</p>	<p>gerealiseerd, wat eerst wel de bedoeling was, en ook op de Vazet-locatie en Brivec-locatie wordt een ander programma gerealiseerd. Op bovengenoemde locaties wordt vrije sector huur en koop, sociale huur en middenhuur gerealiseerd. Een deel van het programma op de GEM-betonlocatie (Portland) bestaat ook uit sociale huur.</p> <p>Rondom winkelcentrum Paddepoel wordt ook voor andere doelgroepen gebouwd en niet per se studentenhuisvesting. Polaris is voor jongeren en bestaat uit sociale huur en de locatie voor Atlas en Pleione bestaat ook deels uit vrije sector huur gericht op andere doelgroepen.</p> <p>Vanwege de ingewikkelde ligging van de zone wordt nadrukkelijk gekeken naar het maximale vermogen van het gebied om te voorkomen dat hier te veel woningen komen en is er extra aandacht voor de leefomgeving. Daarnaast willen we bestaande bebouwing handhaven om daarmee ook minder intensief bebouwde locaties te behouden waarmee ook de relatie met het Reitdiep zelf kan worden behouden.</p> <p>De ervaring met andere grootschalige complexen is dat deze over het algemeen niet tot aantasting van het woon- en leefklimaat leiden. Dergelijke complexen zijn bijna altijd voorzien van een beheerder die er voor zorgt dat het complex netjes wordt bewoond en er geen overlast ontstaat.</p>	
1.3	<p><i>Geluidsoverlast:</i></p> <p>De bewoners van de voermanhaven weten uit ervaring dat geluidsoverlast een aanzienlijk effect heeft op de leefbaarheid van de locatie, zeker in de zomermaanden als meer mensen</p>	<p>In opdracht van de projectontwikkelaar heeft het akoestisch adviesbureau WMA onderzoek gedaan naar het effect dat de grootschalige nieuwbouw op de locaties Friesestraatweg 175 en 181 zal hebben op de geluidbelasting en daarmee op de leefbaarheid in de nabije omgeving, zoals bij de woningen rond de Voermanhaven.</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>gebruik maken van de buitenruimte.</p> <p>In verband hiermee zijn de afgelopen jaren, in samenwerking met politie, buurtwacht en omwonenden, heldere afspraken gemaakt over het gebruik van de haven. Het verwachte grote aantal bewoners aan de overkant van het Reitdiep zal een onevenredige toename van geluidsoverlast met zich meebrengen.</p> <p>Voor het in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen geluidsonderzoek is alleen uitgegaan van de geluidsbron Friesestraatweg. Er is totaal geen aandacht besteed aan de geluidsbelasting die de nieuwe bouwmassa zal uitstralen richting de omgeving. Zoals gezegd, werken de betonnen damwanden van de haven en de gevelbeplating aan onze huizen als een klankkast. Vijfhonderd studenten maken straks gebruik van verschillende gezamenlijke buitenruimten (zoals dakterrassen en een brede trap vanaf de dijk naar het Reitdiep). De indieners stellen vast dat de gemeente ruimtelijk niet heeft onderbouwd op welke wijze ze garandeert dat de geluidsoverlast op deze locatie en omgeving acceptabel blijft voor de huidige en toekomstige bewoners. Inmiddels hebben de indieners met een geluidskundige gesproken die aangeeft dat er plannen bekend zijn in andere studentensteden waarbij geluidsberekeningen zijn gedaan waarin het gezamenlijk gebruik van dakterrassen door studenten als geluidsbron is genomen en waarin stemgeluid een belangrijke rekenfactor is. In dit plan is een dergelijke geluidsberekening niet gedaan.</p> <p>Het is zeer goed mogelijk dat de ruimte tussen de twee bouwmassa's zal gaan fungeren als een trechter voor het geluid van de ringweg richting het Reitdiep en de Voermanhaven.</p> <p>De kinderopvang aan de Watermanstraat heeft een</p>	<p>In dit onderzoek zijn alle relevante geluidbronnen in ogenschouw genomen. Door de bouwvorm van de Voermanhaven en het wateroppervlak wordt het geluid versterkt vanwege de optredende reflecties. Hiermee is in het onderzoek rekening gehouden.</p> <p>In de huidige situatie wordt het geluidniveau bij de woningen aan de Voermanhaven voornamelijk beïnvloed door het verkeer op de Westelijke Ringweg. Door de afscherpende werking van de nieuwe woonbebouwing zal de geluidbelasting vanwege deze drukke ringweg bij de woningen aan de Voermanhaven met 3 tot 8 dB(A) behoorlijk afnemen. Hierdoor zal de woonkwaliteit rond de Voermanhaven verbeteren.</p> <p>Achter de nieuwe bebouwing in de Reitdiepzone komt een openbaar gebied met een wandelpromenade. Plaatselijk komen op de oevers enkele recreatieve- en sportieve voorzieningen. Vanaf de Friesestraatweg wordt deze openbare zone toegankelijk. Door het gebruik hiervan is op drukke zomerse dagen bij de woningen aan de Voermanhaven een geluidniveau te verwachten van 41 dB(A). Dit niveau is onder de streefwaarde waardoor er geen hinder valt te verwachten.</p> <p>Het geluidniveau LAeq van sportende mensen zal circa 32 dB(A) zijn. Dit niveau is onder de streefwaarde waardoor er geen hinder valt te verwachten.</p> <p>Vanaf de zitgedeeltes/terrassen achter de appartementen zal een geluidniveau LAeq van circa 38 dB(A) ontstaan bij de woningen aan de Voermanhaven. Dit blijft overdag onder de streefwaarde waardoor er geen hinder wordt verwacht. Alleen als het in de avondperiode druk blijft, zal het geluidsniveau iets boven de streefwaarde voor de avondperiode kunnen uitkomen (enkele malen per jaar).</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>buitenterras aan de Reitdiepzijde. Het geluid van spelende kinderen zal worden gereflecteerd door de nieuwe bouwmassa en ook voor overlast zorgen.</p>	<p>Het geluidniveau blijft echter ruim onder de grenswaarde. Als het minder druk is, blijven de geluidniveaus in de avondperiode onder de streefwaarde. Eventueel schreeuwende personen geven geluidspieken van 46-49 dB(A) en dit blijft onder de grenswaarde. Overigens komen dergelijke geluidspieken momenteel ook voor.</p> <p>Het geluid van de kinderopvang zal de Voermanhaven alleen indirect bereiken. Niet valt aan te nemen dat het geluidsniveau in overwegende mate boven het "rechtstreekse" geluid van de terrassen van het gebouw zal komen. Daarbij zal de kinderopvang in de avondperiode doorgaans niet geopend zijn.</p> <p>De leefbaarheid is afhankelijk van de totale geluidbelasting vanwege alle relevante bronnen. Door de voorgenomen grootschalige nieuwbouw in de Reitdiepzone zal de geluidssituatie en daarmee de leefbaarheid voor de bestaande woonomgeving aan de oostzijde er per saldo op vooruitgaan.</p> <p>Voor een verdere toelichting en onderbouwing wordt verwezen naar het onderzoeksrapport 'Geluidseffecten op de omgeving: Bouwplannen Friesestraatweg 175 en 181 Groningen' dd. 31-01-2020 van het adviesbureau WMA. De conclusies zijn samengevat in paragraaf 4.5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het complete rapport is opgenomen in bijlage 8 van het bestemmingsplan.</p>	
1.4	<p>Parkeren</p> <p>De parkeerproblemen in de buurt zijn ondertussen bekend. De bewoners willen graag weten wat de afspraken zijn met Woldring Verhuur BV die wethouder Van der Schaaf benoemde in de commissievergadering d.d. 4-3-2020 benoemde. De afspraken leidden tot nu toe niet tot een</p>	<p>Door de ontwikkeling van Portland en de nog te realiseren andere woningbouwplannen neemt de verkeersintensiteit inderdaad toe. Omdat de weg doodloopt zal het noordelijk deel erg rustig zijn en naarmate je dichterbij de spoorwegovergang komt, wordt het drukker. De hoeveelheid verkeer blijft, ook na realisering van alle (toekomstige) plannen, binnen de volgens de richtlijnen</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>aanvaardbaar niveau van de parkeerdruk.</p> <p>Verder is de ventweg van de Friesestraatweg veel te smal om het te verwachten verkeersaanbod te kunnen verwerken. Aan de kant van de Pleiadenlaan loopt de straat dood. De infrastructuur is niet berekend op het geplande aantal bewoners en de bijbehorende mobiliteit. De openbare ruimte schiet tekort in zowel omvang als verwachte drukte hetgeen gevaarlijke situaties oplevert.</p> <p>Kijkend naar de huidige situatie rond parkeren en de falende afspraken met Woldring hebben de bewoners geen vertrouwen in een adequate parkeeroplossing met de komst van meer woningcomplexen aan de Friesestraatweg 175-181, in de Reitdiepzone. Net als bij Woldring de bedoeling was komen er studenten te wonen en is de parkeernorm daarop afgestemd. Dat houdt in dat er voor het gehele complex, inclusief de 75 woningen in de sociale sector, 99 parkeerplaatsen beschikbaar komen. Volgens de bewoners vraagt dat om problemen. Welke garantie is er dat er niet, net als eerder, een hogere huurprijs en daardoor een andere groep huurders wordt binnen gehaald. Het op straat parkeren van fietsen en auto's als gevolg van de bewoning van het Woldringcomplex zorgt voor een enorme overlast op trottoir en straat.</p> <p>Met de ontwikkeling van Portland wordt dat probleem verdubbeld. Ook de inzet van een huismeester die zorgt dat bewoners zich aan de afspraken houden, heeft geen zichtbaar resultaat in het gebruik van de openbare ruimte.</p>	<p>maximale hoeveelheid verkeer voor een woonstraat. Het profiel is voldoende om het verkeer (auto's en fietsers) veilig af te wikkelen.</p> <p>Voor de toekomstige bewoners van beide gebouwen van Portland wordt het parkeren geregeld op eigen terrein. Dit geldt ook voor de bezoekers van de bewoners. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op de geldende parkeernormen van de gemeente Groningen.</p> <p>Bewoners met een auto komen in aanmerking voor een gratis parkeerplaats op eigen terrein. Voor bezoek kunnen bewoners een tijdelijk pasje aanvragen bij de beheerder.</p> <p>Problemen zoals bij Woldring zullen zich niet voordoen. Dat geldt niet alleen voor Portland, maar ook voor het nu in uitvoering zijnde project Crossroads en alle toekomstige projecten. Door betaald parkeren in te voeren en de bewoners niet in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning, wordt bewoners de mogelijkheid ontnomen in de openbare ruimte te parkeren. Het verhuren van appartementen aan een doelgroep met een hoger autobezit dan de doelgroep waarop de parkeernorm is gebaseerd, ligt niet voor de hand. Er is geen alternatief voor een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Op straat mag niet geparkeerd worden.</p>	
1.5	<p>Groen</p> <p>In de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan hebben de bewoners reeds hun zorgen geuit over de groenvoorzieningen in het plan. In het nu voorliggende ontwerpplan zijn de verbeteringen slechts minimaal. De conclusie in het</p>	<p>Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan voorziet het bouwplan in een groene omranding van het wooncomplex aan de zuid- en oostkant. Deze is ook vastgelegd in de bestemmingen.</p> <p>Het behoud en ontwikkeling van een strook groen langs het</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>ontwerpbestemmingsplan bij punt 3.7.1 dat als gevolg van het plan geen aantasting van hoogwaardig groen plaatsvindt aangezien dat nu niet aanwezig is een misplaats argument. Het gaat volgens de bewoners om de kwaliteit en het volume van het groen dat wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. Voor 575 woningen is dat te mager.</p> <p>Verder is bij de Woldringlocatie en Crossroads sprake van een zeer minimale groenvoorziening. De drie locaties hebben een gezamenlijke populatie van waarschijnlijk zo'n 2000 mensen.</p> <p>De bewoners zijn van mening dat de beperkte hoeveelheid groen niet past bij een gezonde, groene leefomgeving, zeker omdat het realiseren van groen in de toekomst verder onder druk komt te staan gezien de voorgenomen woningbouwprojecten.</p> <p>De inpassing van de Woldringlocatie is onvoldoende van strikt afspraken voorzien, waardoor tot de grenzen van het bestemmingsplan is gebouwd en er vrijwel geen plek over is voor openbare ruimte. Het beoogde pad langs het Reitdiep zal moeten worden afgestemd met de ontwikkelaars van Friesestraatweg 175 en 181, maar de bewoners vragen zich af in hoeverre Woldring gedwongen is mee te werken aan een adequate ruimtelijke invulling van het pad.</p>	<p>water van het Reitdiep is belangrijk voor de lokale maar ook voor de stedelijke groenstructuur. Op deze manier kan de groen-blauwe zone van het Reitdiep zich nog meer dan nu als ruimtelijke drager ontwikkelen, ook al wordt de directe omgeving ervan stedelijk ontwikkeld. Deze strook wordt 15 meter breed en ook ingericht voor een gebruik als langzaam verkeersverbinding. Dit is contractueel vastgelegd. Aangezien het plangebied op de meeste plekken minder dan 60 meter breed is dit een aanzienlijk deel van de ruimte die beschikbaar is.</p> <p>In de groenstrook tussen Friesestraatweg 175 en 181 zal een wadi worden gerealiseerd, die enerzijds onderdeel is van de waterberging, maar anderzijds ook ruimte biedt voor het laten ontstaan van "ongerepte" groenaanplant.</p> <p>Er is in de verschillende stadia veelvuldig overleg gevoerd met de ontwikkelaar van het plan. Ook naar aanleiding van de inspraakreacties. De openbare ruimte en het binnenterrein zijn al behoorlijk groen. De ontwikkelaar heeft al groene aankleding toegevoegd in het binnenterrein, waaronder graskeien op de parkeerplaatsen. De architectuur laat het niet toe om ook de gevels verder te vergroenen. Dat zou niet passen in de gekozen industriële architectuur en afbreuk doen aan het planconcept. De gemeente is daarmee van mening dat binnen de mogelijkheden die er zijn om te vergroenen een goed resultaat wordt behaald dat zeker positieve bijdrage levert aan de levenskwaliteit van de toekomstige bewoners.</p> <p>Wij zijn ons er van bewust dat de afspraken met betrekking tot de groene zone en het fietspad langs de Woldringlocatie te wensen over heeft gelaten. Hoe en of dit in de toekomst nog gestalte krijgt is op dit ogenblik geen duidelijkheid over te geven. In het kader van dit bestemmingsplan is het</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		<p>ook niet relevant omdat het buiten plangebied valt. Voor het gedeelte van de zone dat wel binnen het plangebied van Friesestraatweg 181 (en ook de naastgelegen ontwikkeling) valt is het van belang is dat de ontwikkeling van deze zone vastgelegd is.</p>	
1.6	<p>Bezonning</p> <p>De bewoners geven aan dat de schaduwwerking en de consequenties voor de bezonningscondities onvolledig zijn en niet toegesneden op de volledige omvang van het vraagstuk. De gemeente schetst een te positief beeld. Volgens de uitgangspunten van de bewoners wordt in de relevante periode meer dan 50% van de zon weggenomen in de Voermanhaven als gevolg van schaduw van de nieuwbouw.</p> <p>Dit kan worden verbeterd door een verlaging van tenminste 30% van de hoogte van het huidige ontwerp wat neerkomt op een bouwhoogte van 24 en een halve meter.</p> <p>Voor een nadere onderbouwing verwijzen de indieners naar de bijlage bij de zienswijze</p>	<p>De bezonningstudie die bijgesloten is bij de zienswijze van indieners heeft bestaande bebouwing aan de Metaallaan in Vinkhuizen als uitgangspunt genomen. Geen toekomstige bebouwing. Daarnaast lijkt het begin van de schaduwwerking aan de kade van het Reitdiep te zijn gelegd, daar waar geen bebouwing mogelijk wordt gemaakt en er dus ook geen schaduwwerking kan optreden van bebouwing ter plekke. Het wordt daarnaast ook niet duidelijk gemaakt hoe tot een lengte van 567 meter aan schaduw is gekomen.</p> <p>In de bezonningsstudie uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan is de nieuwe bebouwing als uitgangspunt genomen. Wij hebben geen reden om deze studie in twijfel te trekken.</p> <p>Er wordt in de studie ook aangegeven dat sprake zal zijn van schaduwwerking als gevolg van de hoogbouw. Ook op de tijdstippen die door indieners wordt aangegeven. Uit de diagrammen in paragraaf 4.5.8 is af te leiden dat het plan in het voor- en najaar in de avonden resulteert in een duidelijke toename van schaduw op de woningen ten oosten van de locatie. Dat is dus ook de Voermanhaven. Op de overige tijdstippen in voorjaar, zomer en najaar leidt het plan niet tot onevenredige schaduw op woningen of andere gevoelige functies in de omgeving.</p> <p>Als gemeente hebben wij de taak om belangen tegen elkaar af te wegen. In dit geval is dat de noodzaak tot nieuwbouw aan het Rietdiep tegenover de schaduwwerking op de</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		<p>omgeving. Daarbij is er volgens ons geen sprake van een onacceptabele situatie en wordt het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Voermanhaven niet onevenredig aangetast. Een voorgestelde verlaging van de bebouwing is wat ons betreft dan ook niet aan de orde.</p>	
1.7	<p>Participatietraject</p> <p>Bewoners geven aan dat er geen sprak is van participatie maar alleen van informatie verstrekking. Er zijn meerdere bijeenkomsten geweest waarin gevraagd is ideeën en wensen aan te dragen maar indieners constateren dat met hun input niets is gedaan. Er is ook niet gemotiveerd waarom er niets mee is gedaan.</p> <p>Het enige argument wat de bewoners te horen krijgen is de woningbouwopgave. Dat die woningbouwopgave tot een enorm bouwvolume aan het Reitdiep moet leiden wordt niet gemotiveerd, noch wordt ingegaan op aangedragen alternatieven.</p> <p>Omwonenden worden niet gehoord en betrokken maar projectontwikkelaars maken de dienst uit. Bij de realisatie van grote woningbouwcomplexen in de Reitdiepzone. Het tot stand komen van het Woldringcomplex is daar een goed voorbeeld van. Voor dat complex is het te laat maar voor de nog te realiseren projecten de kans om te laten zien dat de gemeente kan leren van de fouten.</p>	<p>Voor het bouwplan is in april 2019 in de Stadskerk een goed bezochte inloopavond georganiseerd. Daar is onder meer de website FriesestraatwegGroningen.nl, ‘Wonen tussen stad en ommeland’ gepresenteerd met een korte videopresentatie. Via het reactieformulier op deze website konden omwonenden schriftelijk hun mening over het plan geven.</p> <p>Destijds is door onder andere de bewoners van de Voermanhaven aangegeven dat zij de bebouwing te massaal en te hoog vinden en vrezen geluidoverlast vanwege geluidweerkaatsing.</p> <p>Op 4 september 2019 hebben de ontwikkelaar en de architect in hotel Van der Valk daarop met een aantal bewoners van de Voermanhaven gesproken. Om geluidhinder te beperken zijn daarop een aantal zaken in de plannen aangepast. Wij herkennen dan ook niet het beeld dat er niets met opmerkingen is gedaan. Voor zover er geen gevolg is gegeven aan opmerkingen en/of alternatieven is dat in de inspraaknota gemotiveerd. Evenals dat met betrekking tot bijvoorbeeld de schaduwwerking ook in deze reactienota is gedaan.</p> <p>Bij brief van 29 mei 2019 hebben bewoners van de Voermanhaven e.o. van aan de gemeente deze zorgen over het bouwplan aan de gemeente geuit. Deze brief is door ons op 27 juni 2019 beantwoord.</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
		<p>Daarnaast zijn op ambtelijk niveau telefoongesprekken met een vertegenwoordiger van de bewoners Voermanhaven gevoerd, waarbij informatie is verstrekt over de planologische procedure.</p> <p>Als gemeente hebben wij de taak om belangen tegen elkaar af te wegen. In dit geval is dat de noodzaak tot nieuwbouw aan het Rietdiep tegenover de effecten op die omgeving. Daarbij is er volgens ons geen sprake van een onacceptabele situatie en wordt het woon- en leefklimaat van de omgeving en die van de bewoners van de Voermanhaven niet onevenredig aangetast.</p>	
2	Wijkoverleg Vinkhuizen		
2.1	<p>Algemeen.</p> <p>Het wijkoverleg Vinkhuizen geeft aan dat de inspraak op het voorbestemmingsplan op geen enkele manier is meegenomen. Zij zijn van mening dat inspraakreacties die zijn ingediend waardevolle argumenten lieten horen en dat de noodzaak van de aangedragen argumenten alleen maar groter is geworden door de recente ontwikkelingen in het plangebied. Het maakt ook dat het gevoel ontstaat dat inspraak weinig gewaardeerd wordt. Het gesprek dat indieners zelf hadden met de ontwikkelaars van deze locatie vonden ze zeer nuttig.</p> <p>Indieners beseffen dat woningbouw nodig is. Ze zijn echter van mening dat de Gemeente Groningen zich in moet zetten voor het woongenot van huidige, maar vooral ook van haar toekomstige inwoners.</p> <p>Zij missen in de ontwikkeling van de Reitdiepzone een actieve rol van de gemeente. De wijkraad wijst op de wet algemene bepalingen omgevingsrecht met betrekking tot cultureel historisch aanzicht en milieuwaarden in de bouw als wel in de</p>	<p>Er is in het voortraject meerdere malen met de omgeving contact geweest waarbij het gemeentelijk beleid en de voorgenomen bouwplanontwikkeling is besproken. Daarnaast heeft georganiseerd overleg plaatsgevonden. Zie ook de reactie onder 1.7</p> <p>Voor zover er geen gevolg is gegeven aan opmerkingen en/of alternatieven is dat in de inspraaknota gemotiveerd.</p> <p>Als gemeente hebben wij de taak om belangen tegen elkaar af te wegen. In dit geval is dat de noodzaak tot nieuwbouw aan het Rietdiep tegenover de effecten op die omgeving. Daarbij is er volgens ons geen sprake van een onacceptabele situatie en wordt het woon- en leefklimaat van de omgeving en die van de bewoners van de Voermanhaven niet onevenredig aangetast.</p> <p>Hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de omgevingsfactoren zoals ook cultuurhistorie, milieu en geluid. Hieruit is op te maken dat het</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	omgeving. Het oprekken van de omgevingsvergunning voor hogere geluidswaarden vinden zij niet kies.	bestemmingsplan en de op basis daarvan te verlenen omgevingsvergunning uitvoerbaar zijn.	
2.2	<p>Architectuur</p> <p>Als eerder opgemerkt vinden we de architectuur van het gebouw goed gekozen. Jammer voor dit gebouw vinden we dat de Crossroadslocatie met een veel lagere architectonische en milieuwaarden nu ontwikkeld wordt.</p> <p>Daardoor komt de stedenbouwkundige waarde, als de duurzaamheid van dit nieuwe gebouw onvoldoende uit de verf. Idealiter was er ook wat meer groenruimte gedacht om het gebouw heen. Daarnaast dient bescherming van de natuur en het aanzicht van Reitdiepsoevers en cultureel erfgoed (wierden) plaats te vinden als het uitbreiden van met extra groen.</p>	<p>Zoals ook al in het inspraakverslag is aangegeven zijn de meningen over de architectuur verdeeld. Ten aanzien van de duurzaamheid en groene aanpassingen aan het gebouw zijn de mogelijkheden optimaal benut.</p> <p>Met betrekking tot de groenruimte verwijzen wij naar de reactie onder 1.5.</p> <p>In hoeverre de groene zone mogelijkheden biedt voor een sterke ecologische invulling kan nu nog niet gezegd worden, maar de fysieke ruimte wordt en blijft ervoor gereserveerd.</p>	Niet overnemen
2.3	<p>Groen</p> <p>Indieners zijn blij dat er aandacht is voor groen rondom het gebouw. Zij vragen aandacht voor de ontstane natuur door deze zoveel mogelijk te sparen als te beschermen, voor, tijdens en na het bouwen. De ontwikkelaar voorziet in een ligweide, maar houdt geen rekening met de reeds bestaande natuur en extra natuurwaarden die bij een duurzame bouw horen. De directe openbare ruimte om het gebouw biedt echter veel te weinig. Het gedachte groen is voor zoveel inwoners echt veel te mager. Nu zullen de 500 jongerenwoningen bewoners trekken die maar tijdelijk in de stad hun vesting zullen hebben, dat geldt niet voor de 75 sociale huurwoningen.</p> <p>Als de ontwikkelaar dit niet tot zijn mogelijkheden heeft, ligt hier een belangrijke gemeenschappelijke taak met betere toezicht en wetgeving op milieuwaarden en bouwen.</p>	<p>Met betrekking tot de groenruimte verwijzen wij naar de reactie onder 1.5.</p> <p>Ter aanvulling en in reactie op de gewenste invulling; De groene bestemming in dit plan wordt maximaal benut door het combineren van recreatie, bewegen, verblijven en ecologie. Toepassing van een bloemrijk grasmengsel verhoogt de belevingswaarde ten opzichte van bijvoorbeeld gazon en sluit goed aan bij het landelijke karakter van het Reitdiep en de ecologische zone op de oostoever. Zoals ook al in de eerder reactie op de inspraak is aangegeven zijn bomen en struiken op het dijklichaam uit praktische redenen niet wenselijk. Wij zijn echter van mening dat de kracht en kwaliteit zit in het doorgaande karakter langs alle ontwikkelingen zodat een ultieme beleving van het Reitdiep ervaren kan worden.</p> <p>Het aanleggen van een trap die uitkomt op de dijk hoeft</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>Indieners prijzen de aandacht voor klimaatadaptatie die bijvoorbeeld vorm krijgt in de ‘wadi’. Ze pleiten er voor de groene kade van het Reitdiep te behouden en het liefst uit te breiden en niet te veranderen in een groene woestijn met asfalt, steen en gras. Een groene, biodiverse oever met bomen, planten en bloemen zouden zij wel in de hele zone willen zien. Het verbaast indieners echter wel dat achter het gebouw, volgens de impressie, een versteende trap is gedacht die uitkomt op het Reitdiep. Dat lijkt niet goed en staat haaks op opbrengsten voor het milieu met wadi’s en biodivers groen. Nadelige gevolgen voor het milieu zullen juist zoveel mogelijk moeten worden uitgebannen. Zo gaat het plan volledig voorbij aan de luchtkwaliteit die zal verslechteren in de toekomst door meer verkeer en meer bewoners. Onderzoek naar milieueffecten zal gedaan moeten worden en uitwijzen dat het planten van meer groen als bomen noodzakelijk is en wettelijk vastgelegd.</p> <p>De groene kade wordt daardoor doorbroken en zo’n trap nodigt uit dat bijeenkomsten in de nachtelijke uren, het welk behoorlijke overlast kan opleveren voor de bewoners van het gebouw zelf en de burens van Voermanhaven. Ook wordt het milieu hierdoor verstoord.</p>	<p>daar naar onze mening niet mee in strijd te zijn. Ten aanzien van de potentiële geluidsoverlast van een openbare ruimte aan de Reitdiepkant verwijzen wij naar de reactie bij 1.3</p> <p>Onderzoeken naar milieufactoren zoals luchtkwaliteit zijn in het kader van het bestemmingsplan gedaan. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van de toelichting. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn die de uitvoering van het bouwplan in de weg staan.</p>	
2.4	<p>Ontsluiting</p> <p>Door het accorderen van de Crossroadslocatie is er een flessehals ontstaan in de Friesestraatweg. De kruising Friesestraatweg / Donghornsterpad dreigt de verkeersprobleemsituatie van de stad te worden. De ontsluiting van ruim 600 nieuwe stadjes op deze locatie samen met duizenden anderen omwonenden, bedrijven en scholieren en studenten lijkt een hopeloze congestie te worden.</p> <p>De gedachte herinrichting van de Friesestraatweg is teleurstellend, omdat het klinkerweggetje blijft, dat mogelijk</p>	<p>Door de ontwikkeling van Portland en de nog te realiseren andere woningbouwplannen neemt de verkeersintensiteit inderdaad toe. Omdat de weg doodloopt zal het noordelijk deel erg rustig zijn en naarmate je dichterbij de spoorwegovergang komt, wordt het drukker. De hoeveelheid verkeer blijft, ook na realisering van alle (toekomstige) plannen, binnen de volgens de richtlijnen maximale hoeveelheid verkeer voor een woonstraat. Het profiel is voldoende om het verkeer (auto’s en fietsers) veilig af te wikkelen.</p> <p>Er is specifiek gekeken naar de kruising van de</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>niet opgewassen is tegen de verkeersstromen die te verwachten zijn. Daarbij moeten bewoners veel te lang wachten op die herinrichting. Immers het bouwproces is verkeerd om: eerst worden de bouwprojecten ontwikkeld en dan pas de infrastructuur.</p> <p>De ombouw Friesestraatweg zal op zijn minst nog vijf jaar duren.</p>	<p>Friesestraatweg (parallelweg) met het Donghornsterpad (de fietsverbinding tussen Paddepoel en Vinkhuizen). De wachtrij op de parallelweg voor de hoofdrijbaan (verkeer vanuit Kostverloren) is beperkt en blijft ver verwijderd van het Donghornsterpad. Bij de breedte van de Friesestraatweg tussen Donghornsterpad en de aansluiting bij de spoorwegovergang zal rekening worden gehouden met de combinatie van fietsen en wachtende auto's.</p> <p>Door de grondposities in het gebied wordt het moment waarop iets waar wordt ontwikkeld vooral bepaald door ontwikkelaars en grondeigenaren. Helaas is dat van zuid naar noord. Voor de Reitdiepzone ten noorden van de Pleiadenlaan is dat prima, de herinrichting van de Friesestraatweg kan de ontwikkeling volgen. Voor de Reitdiepzone-Zuid kan dat helaas niet. De beschikbare breedte van de weg is nodig voor de bouwactiviteiten en om te voorkomen dat de net ingerichte straat kapot wordt gereden door bouwverkeer, wordt de straat pas ingericht na beëindiging van alle bouwactiviteiten.</p>	
2.5	<p>Parkeren</p> <p>Aan de Woldring Locatie is te zien dat de parkeerbehoefte groter is dan de norm. Indieners missen elke onderbouwing in het bestemmingsplan over het parkeren. Er wordt slecht verwezen naar dat het 'volgens de norm' is. Ze willen dat congestiesituaties zoals rond kerst 2020 ontstonden voor de toekomst voorkomen. Daarnaast moet woongenot zijn gegarandeerd. Het feit dat er vooral jongeren komen te wonen, betekent niet dat zij geen behoefte hebben aan mobiliteit. Ook zij zijn vaak afhankelijk van een auto voor woonwerkverkeer. Daarbij komt dat de Friesestraatweg niet ontsloten is door OV.</p>	<p>Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar de reactie bij 1.4</p>	<p>Niet overnemen</p>

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
2.6	<p>Fietsparkeren</p> <p>In de afgelopen jaren is het fietsparkeren in de stad een probleem geworden. Stoepen zijn onbegaanbaar. Voor de Woldring Locatie ligt al sinds de oplevering een bult rijwielen. In het inspraakverslag wordt gemakkelijk verwezen naar de verantwoordelijkheid voor de ontwikkelaar en de bewoners.</p> <p>Indieners vinden dat onjuist. Het trottoir, de leefbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. De fiets wordt het belangrijkste vervoermiddel volgens de nieuwe mobiliteitsvisie. Goede en gemakkelijke voorzieningen om rijwielen te stallen horen daarbij. Enkel verwijzen naar de ingetekende fietsenstalling met bitumendak, zal leert, in praktijk niet volstaan. Indieners zien graag een proactieve houding van de gemeente Groningen op dit vlak.</p>	<p>Voor beide gebouwen in het nu voorliggende bestemmingsplan zijn er ruime fietsparkeervoorzieningen meegenomen. Portland Zuid heeft op het binnenterrein een grote overdekte en afsluitbare fietsenstalling die eenvoudig voor de bewoners vanaf de straat bereikbaar is. In deze fietsenstalling zijn voor de 488 studio's 544 fietsplekken gereserveerd. Het fietsparkeren wordt collectief gerealiseerd, waardoor de capaciteit flexibel gebruikt kan worden. Vanuit deze fietsenstalling kan men vervolgens op korte afstand zichzelf toegang verlenen tot het woongebouw. De bezoekers van Portland Zuid hebben de mogelijkheid om hun fiets ook in de fietsenstalling te parkeren of nabij de hoofdentree. Voor Portland Noord is gekozen voor een inpandige fietsenberging die vanaf het maaiveld direct toegankelijk is. In deze fietsenberging zijn voor de 72 appartementen 179 fietsplekken gereserveerd. Bezoekers kunnen bij de hoofdentree hun fiets parkeren.</p> <p>Wij realiseren ons dat voldoende fietsparkeerplaatsen niet automatisch betekent dat fietsen niet meer in de openbare ruimte geparkeerd zullen worden. Dat toont de situatie rond Woldring aan. Belangrijk is dat de geparkeerde fietsen geen belemmering vormen voor voetgangers. Bij Woldring is het trottoir breed genoeg en ondanks dat het er wellicht rommelig uitziet, kunnen voetgangers prima gebruik maken van het resterende deel van het trottoir. Daar zal bij Portland ook rekening mee worden gehouden.</p>	Niet overnemen
2.7	<p>Populatie</p> <p>Bouwen voor jongeren juichen de indieners toe. Vinkhuizen-Noord en Paddepoel-Noord gaan sinds 2009 gebukt onder ernstige overlast door kamerbewoning. De beloofde huisvesting voor jongeren in de Reitdiepzone valt tot nu toe erg tegen.</p>	<p>Ten aanzien van de doelgroepen waarvoor gebouwd wordt in de Reitdiepzone wordt verwezen naar de reactie bij 1.2. Er wordt nog steeds relatief veel voor jongeren gebouwd in het gebied maar niet exclusief voor studenten.</p> <p>Zoals ook al in de reactie op de inspraak aangegeven wordt de afvalinzameling niet in een bestemmingsplan geregeld.</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>We zien zeer kleine behuizing voor zeer forse huurbedragen. Voorts spelen ontwikkelaars vooral in op het ten gelde maken van buitenlandse studenten die in zogenaamde ‘studenthotels’ meer dan de hoofdprijs betalen. Indieners missen sociale sturing. ‘Jongeren’ huisvesting leidt ook niet zelden tot verpaupering.</p> <p>Daarom brachten indieners in de inspraak ook het afvalbeleid naar voren. Sinds de oplevering van de Woldring Locatie is het dumpen bij containers op de Friesestraatweg aan de orde van de dag is. Ook daar verwijst de Gemeente naar de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar en de bewoners.</p> <p>Dat vindt de wijkraad geen eerlijke houding. Het is een gemeenschappelijk probleem. indieners gunnen de nieuwe bewoners een frisse, gezonde leefomgeving. De wijkraad ziet graag een proactieve houding op het gebied van het voorkomen van vervuiling.</p>	<p>Er zullen echter voldoende ondergrondse containers geplaatst worden voor regulier gebruik. De containers geven een signaal wanneer ze, met voldoende marge, geleegd moeten worden zodat ze in de route opgenomen worden. In de Reitdiepzone wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om ondergrondse containers te plaatsen voor papier, glas en gft.</p> <p>Bij oplevering van een nieuw groot complex, als veel mensen in korte tijd verhuizen, schiet de capaciteit van de reguliere containers tekort en zie je regelmatig dat afval naast containers wordt geplaatst. De reguliere inzamelinfrastructuur in de buurten is ook niet ingericht op grofvuil en bouw- en sloofafval, daarvoor bestaan andere inzamelkanalen. Bijplaatsen van ander afval is in principe ook niet toegestaan. Voor regulier huishoudelijk gebruik zou de capaciteit van de geplaatste containers voldoende moeten zijn.</p>	
2.8	<p>Geluidsbelasting</p> <p>De paragraaf over geluidsbelasting vinden de indieners zeer zorgelijk. Toename van de geluidsbelasting op de gevel van de Metaalflat is een zeer slechte keuze, want de belasting is nu al erg hoog. Ring West is voor dit nieuwe gebouw een blok aan het been. Gemeente Groningen zinspeelt aan op een ombouw van Ring West, die moet opschuiven richting de Metaalflat. Echter de provincie heeft nog niets besloten. Er wordt geen enkele rekening gehouden met mogelijk alternatieve toekomstscenario's. Ring West zorgt nu voor een onprettige geluidsbeleving op het plangebied. Dat zal de komende 10 jaar zo blijven. Indien Ring West echt wordt omgebouwd zal er daarna jarenlang niet geringe bouwoverlast zijn. Wat betreft Ring West, speelt hetzelfde als met de Friesestraatweg zelf. Indieners constateren dat de ontwikkeling een verkeerde volgorde heeft. Volgens de</p>	<p>Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen blijkt uit onderzoek inderdaad dat de geluidsreflectie van het wegverkeersgeluid door de nieuwe bebouwing een toename geeft van maximaal 0,9 dB op de tegenoverliggende woningen in Vinkhuizen. Dus ook op de buitengevel van de Metaalflat.</p> <p>Deze geluidstoename is echter beperkt. Zoals ook in bijlage 8 van de toelichting is aangegeven is een toename van 1 db voor het menselijk gehoor nog nét waarneembaar.</p> <p>Op basis van de Wet geluidhinder moeten geluidbeperkende maatregelen worden overwogen als de geluidtoename 1,5 dB of meer bedraagt. De toename van 0,9 dB op de gevels van de Metaalflat blijft ruim onder deze drempelwaarde van 1,5 dB van de Wet geluidhinder. Wij achten deze toename dan ook acceptabel en</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>wijkraad zou eerst de infrastructuur op orde moeten zijn (of in ieder geval ver in ontwikkeling) en afgestemd daarop kunnen bouwprojecten ontwikkeld worden die passen bij die infrastructuur.</p> <p>Een andere geluidsprobleem is er de wederzijdse klankkastwerking tussen Voermanhaven en dit nieuwe gebouw. Dit zal voor beide kanten van het Reitdiep mogelijk leiden tot vervelende geluidsoverlast, vooral in de zomer.</p> <p>Wellicht zijn er manieren om daarin te mitigeren bijvoorbeeld door wat hogere beplanting nabij de oever van het Reitdiep.</p>	<p>toelaatbaar.</p> <p>Voor de geluidshinder ten opzichte van de Voermanhaven verwijzen wij naar de reactie bij 1.3</p> <p>Ten aanzien van de infrastructuur de reactie bij 2.4</p>	
3	Bewoner Perseusstraat		
3.1	<p>Parkeren</p> <p>Indiener geeft aan dat er zoveel als mogelijk voor parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gezorgd Bij De Woldring is al te zien dat de huidige parkeernorm niet reëel is, nu al staat een groot gedeelte van de (ventweg) Friesestraatweg vol met auto's van bewoners.</p> <p>Ook jongeren en studenten hebben een auto. Na oplevering van Crossroads en Portland zal, als die parkeernorm niet aangepast wordt, de ventweg Friesestraatweg onbereikbaar worden door gestalde auto's.</p>	<p>Ook in dit bestemmingsplan is opgenomen dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd moeten worden conform de gemeentelijke parkeernormen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat ook studenten en jongeren (beperkt) in het bezit zijn van een auto.</p> <p>Om beter te kunnen borgen dat deze parkeerplaatsen door de eigen bewoners worden benut, wordt in de planregels aan de bepaling dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, toegevoegd: 'dat deze parkeerplaatsen in stand worden gehouden en worden aangewend voor de bewoners van de gebouwen'.</p> <p>Zie ook de reactie bij 1.4.</p>	Niet overnemen
3.2	<p>Groen</p> <p>Indiener heeft aan dat dit plan groener moet zijn dan Woldring, dus bomen, een groen mosdak, dus meer dan alleen steen en beton</p>	<p>Ten aanzien van de groenvoorzieningen verwijzen wij naar de reactie bij 1.5 en 2.3</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
3.3	<p>Afval</p> <p>Indiener wil graag dat er voldoende afvalcontainers zijn, bij de Woldring is ook te zien dat deze te vaak vol zijn.</p>	<p>Ten aanzien van afvalinzameling verwijzen wij naar de reactie bij 2.7</p>	<p>Niet overnemen</p>
4	<p>Bewoner Voermanhaven</p>		
4.1	<p>Parkeernorm</p> <p>Indieners verwijzen wij naar de brief welke is opgesteld namens de bewoners van de Voermanhaven. Zij onderschrijven de argumenten in deze brief. In aanvulling hierop verzoeken zij de parkeernorm voor plan Friesestraatweg 181 gelijk te stellen met plan Friesestraatweg 231, daarmee op 1,1 tot 1,3. Bij plan Woldringh is in de praktijk goed te zien dat de norm van 0,1 niet overeenkomstig de feitelijke bewoning is en er grote hinder optreedt.</p>	<p>Ten aanzien van het parkeren en gebruik van parkeernormen verwijzen wij naar de reactie bij 1.4 en 3.1.</p> <p>Door de gekozen constructie verwachten wij niet dezelfde problemen als elders aan de Friesestraatweg.</p>	<p>Niet overnemen</p>
5	<p>Wijkraad Paddepoel</p>		
5.1	<p>Hoogte en compacte aanwezigheid</p> <p>De bebouwing, zoals voor dit plan en ook gezien de andere plannen langs de Reitdiepzone, geeft niet de stedenbouwkundige ontwikkeling die indieners graag gezien hadden in Paddepoel.</p> <p>De bebouwing is te hoog, te fors en te compact met weinig openingen. Hoewel gesuggereerd wordt dat er redelijk nog wat groen langs het westelijke Reitdiep komt, is er als je plannen goed bekijkt, sprake van heel smalle stroken. Niet in de verhoudingen tot de westelijke oever. Hierdoor ontstaat er een onbalans in groen en grijs. Het idee, de Reitdiepzone als onderdeel van een groen blauwe grens, een parkachtige woonomgeving tussen Paddepoel en Vinkhuizen, is heel ver weg</p>	<p>Het huidige stedenbouwkundige plan en de volumes zijn gebaseerd op de kaders uit de ontwikkelvisie voor de Reitdiepzone. Om de overgang naar de bebouwing aan de overzijde van het Reitdiep soepel te laten verlopen is er bewust voor gekozen om de volumes trapsgewijs af te laten lopen. Hiermee komt het voornaamste volume aan de Friesestraatweg te staan en bestaat het volume aan het Reitdiep slechts uit maximaal 4 bouwlagen. De grootte van de twee volumes passen bij de betreffende doelgroep en passen tevens naadloos binnen de kaders uit de Ontwikkelvisie Reitdiepzone.</p> <p>Ten aanzien van de groenvoorzieningen verwijzen wij naar de reactie bij 1.5 en 2.3</p>	<p>Niet overnemen</p>

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
5.2	<p>Toename van schaduw.</p> <p>De belevings sfeer van fiets en wandelpaden, en recreatie langs het Reitdiep zal vooral door de bebouwing bepaald worden. In alle jaargetijden. Het belang van najaar- en winterzon wordt erg onderschat. Zowel voor het van buiten opwarmen van het huis als voor vorst aan de grond voor groen en stoep, maar ook voor de winterwandelaars langs het Reitdiep wordt het echt veel minder aantrekkelijk.</p>	<p>Als gemeente hebben wij de taak om belangen tegen elkaar af te wegen. In dit geval is dat de noodzaak tot nieuwbouw aan het Rietdiep tegenover de schaduwwerking op de omgeving. Daarbij is er volgens ons geen sprake van een onacceptabele situatie en wordt het woon- en leefklimaat van de omgeving niet onevenredig aangetast.</p>	Niet overnemen
5.3	<p>Bevolkingsopbouw</p> <p>De keuze voor bijna alleen woningen voor jongeren geeft een eenzijdige bevolkingsopbouw met bijpassende problematiek. Dit vergroot enorm de scheefheid in leeftijdsopbouw in dit gebied.</p>	<p>Ten aanzien van de doelgroepen waarvoor gebouwd wordt in de Reitdiepzone wordt verwezen naar de reactie bij 1.2. Er wordt nog steeds relatief veel voor jongeren gebouwd in het gebied maar niet exclusief voor studenten.</p>	Niet overnemen
5.4	<p>Geluid</p> <p>De geluidsoverlast vanaf de geplande gemeenschappelijke terrassen van het enorme jongeren complex, voor bewoners van onder andere Voermanhaven, wordt onderschat. Het bestemmingsplan spreekt van enkele keren mogelijk overlast, genoemd worden 20 a 40 zomerse dagen, wat gewoon best te vaak is. Zeker in een veranderd klimaat. Wat doet de gemeente als dit toch veel meer wordt?</p>	<p>Voor de geluidshinder veroorzaakt door de nieuwe bebouwing ten opzichte van de Voermanhaven verwijzen wij naar de reactie bij 1.3</p>	Niet overnemen
5.5	<p>Parkeren</p> <p>In de praktijk blijkt dat bijna altijd onvoldoende. Onder andere door dat er toch meer auto's zijn dan verwacht en afgesproken. Met kans op overlast voor de omliggende buurten. Fietsen worden vaak niet op de afgesproken geplande plekken gezet en dus moet er ook daar plekken komen die passen bij het te verwachten gedrag.</p>	<p>Ten aanzien van het parkeren verwijzen wij naar de reacties bij 1.4, 2.6 en 3.1</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
5.6	<p>Verkeersafhandeling</p> <p>Er staat niets in het bestemmingsplan over hoe al deze mensen van en naar huis gaan. Niet over problemen in de bouwfase of aansluitende periode. En er wordt niet naar de toekomst gekeken met nog veel onduidelijkheid over een nieuwe Westelijke ringweg. Hoe kan het dat daar niet eerst naar gekeken wordt hoe een goede ontsluiting voor de bewoners en wijdere omgeving zal plaats vinden?</p>	<p>Door de ontwikkeling van Portland neemt de verkeersintensiteit beperkt toe. De hoeveelheid verkeer blijft, ook na realisering van de woningen, ruim binnen de volgens de richtlijnen maximale hoeveelheid verkeer voor een woonstraat. Het profiel is voldoende om het verkeer (auto's en fietsers) veilig af te wikkelen.</p> <p>Tijdens de bouwactiviteiten zal een parkeerverbod worden ingevoerd voor beide zijden van de straat waardoor meer ruimte ontstaat voor fietsers, auto's en bouwverkeer.</p> <p>De ontwikkeling van de zone is nu noodzakelijk om te kunnen voorzien in de grote behoefte aan woningen in de stad. Groningen heeft voor de komende jaren een belangrijke woningbouwtaakstelling en kan niet wachten op de aanpak van Ring West.</p> <p>De Reitdiepzone is al lange tijd geleden aangewezen als transformatiezone van industrie naar woningbouw (omstreeks 2004: plan De Intense Stad, verdichting en functiemenging). Bij de invulling van deze zone wordt rekening gehouden met (het verkeer op) de bestaande Westelijke Ringweg. De gemeente staat op het standpunt dat de Aanpak van Ring West in de toekomst alleen maar kan en mag leiden tot een verbetering van het woon- en leefklimaat van zowel de bewoners van Vinkhuizen als de nieuwe bewoners van de Reitdiepzone.</p>	
6	Bewoner Voermanhaven		
6.1	<p>Indieners sluiten zich aan bij de gezamenlijke zienswijze van de bewoners van de Voermanhaven. Daar willen zij de volgende punten nog aan toevoegen:</p> <p>Hittestress;</p> <p>Volgen indieners is er te weinig aandacht voor hittestress in het bestemmingsplan. Door realisatie van de nog op stapel</p>	<p>Op het dak van de overdekte fietsenstalling komt een sedumdak. Alle benodigde verharding voor het parkeren wordt uitgevoerd met grasbetontegels om zoveel mogelijk groen te krijgen en om het water zo goed mogelijk af te voeren. Bomen en gazons zijn de beste remedie tegen hittestress. Gezien het gewenste programma is daar het geprobeerd het maximale uit te halen. Zie hiervoor ook de</p>	

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>staande plannen zullen de indieners als bewoners in de nabije toekomst gedurende de zomermaanden geconfronteerd worden met vier extra straalkachels in de directe leefomgeving. Bovendien wordt verkoelende westenwind tegengehouden.</p> <p>Het bestemmingsplan pretendeert een tuin/parkachtige inrichting voor de locatie te realiseren met “waar mogelijk” kleinschalige sportvoorzieningen en grasbetonstenen als parkeerondergrond. Daarnaast denkt de gemeente met nestkastjes en sedumdaken aan voldoende vergroening te doen. Verdere vergroening acht de gemeente niet wenselijk omdat in tegenspraak zou zijn met de industriële architectuur en het gewenste stedelijk aanzicht vanaf de ring.</p> <p>Naar mening van indieners gaat de gemeente te eenvoudig voorbij aan het onderwerp hittestress en wordt te weinig ingezet op vergroening. Hittestress kan worden tegengegaan met groen en bomen. In dat licht zijn de bomen tussen de locaties Friesestraatweg 175 en 181 van wezenlijk belang.</p>	<p>reactie bij 1.5.</p>	
6.2	<p>Ontwikkelstrategie</p> <p>Indieners voelen zich benadeeld in hun rechtsbescherming door de ontwikkelstrategie van de gemeente. Door bewust af te zien van een overall-bestemmingsplan voor de gehele Reitdiepzone en in plaats daarvan te kiezen voor een bestemmingsplan per bouwplan, moeten indieners maar afwachten wat het uiteindelijke resultaat wordt en welke kaders daar juridisch bij gaan gelden. Indieners volgen daarbij niet de redenering van de gemeente dat de rechtszekerheid beter geborgd zou zijn bij een procedure per locatie.</p> <p>Daarnaast zijn indieners van mening dat door per bestemmingsplan te ontwikkelen alles wel proportioneel lijkt maar dat de optelsom van alle projecten tot onevenredige</p>	<p>Het opstellen van een overall bestemmingsplan is niet mogelijk. Er verschillende eigenaren, de gemeente heeft geen tot weinig grondposities in het gebied en voor elke locatie is sprake is van een specifiek stedenbouwkundig ontwerp. Er is daarom gekozen voor een stap-voor-stapontwikkeling per locatie, omdat het moeilijk is te voorspellen/in te schatten waar de markt in de (nabije) toekomst om vraagt. Het ligt dus niet voor de hand om op voorhand op alle locaties de mogelijkheid voor maximale invulling te bieden.</p> <p>Wij maken derhalve pas een bestemmingsplan als er gereede zekerheid is dat een ontwikkelaar ook daadwerkelijk zal bouwen. Dat is voor het plan Portland nu het geval.</p>	<p>Niet overnemen</p>

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>nadelige gevolgen kan leiden waar nu geen aandacht voor is.</p>	<p>Het algemene kader is in dit geval dus niet in een bestemmingsplan vervat, maar in specifiek voor de Reitdiepzone opgesteld beleid inclusief randvoorwaarden waaraan nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen.</p> <p>Elk nieuw plan wordt daar aan getoetst. Het beoogde woningbouwplan past hierin. Er is derhalve sprake van een plan dat aansluit op de beoogde herontwikkeling van de Reitdiepzone.</p> <p>Een bestemmingsplan voor de hele zone zou overigens ook niet per se 'zekerheid tot in de toekomst' betekenen. Als een locatie niet ontwikkeld kan worden omdat de gedachte vraag uitblijft, zal op een zeker moment een andere vraag bediend gaan worden en het bestemmingsplan daartoe worden aangepast.</p>	
6.3	<p>Participatie</p> <p>Indieners vinden het teleurstellend dat er niets gedaan is met de suggestie van wijkraad Paddepoel om een projectgroep te formeren voor de Reitdiepzone. Nu blijft voor omwonenden niets anders over om keer op keer op de plannen te moeten reageren. Doelbewust is gekozen voor het minimale waar de wet op dit moment in voorziet. Dat siert de gemeente niet maar doet ook afbreuk aan de belangen en het rechtsgevoel van omwonenden.</p>	<p>Ten aanzien van participatie verwijzen naar de reacties onder 1.7 en 2.1.</p>	
6.4	<p>Perspectief</p> <p>Indieners hadden 15 jaar geleden toen zij hun woning kochten de verwachting dat aan de overzijde van het Reitdiep laagbouw zou komen in een groene setting. Met de realisatie van Woldring en de nieuwe ontwikkeling zien zij zich geconfronteerd met een wand van 33 meter hoog. Hoewel de</p>	<p>Wij betreuren het dat indieners van de zienswijzen zich niet thuis voelen in hun situatie. De Reitdiepzone is echter een strook binnen stedelijk gebied waar veranderingen niet uit te sluiten zijn.</p> <p>De zone is aangewezen als een transitiegebied van werken naar (gemengd) wonen. Bij een nieuwe bestemming moet</p>	<p>Niet overnemen</p>

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>afstand tussen woning van indiener en de bebouwing aan het Reitdiep 150 meter is ervaren zij de bebouwing als visueel aan hun woning geplakt.</p> <p>Gezien alle ontwikkelingen in de stad weten indieners het niet meer waar ze het moeten zoeken. Sluipende weg worden zij geconfronteerd met een “highway to zernike”, parkeerproblemen etc. tegen de achtergrond van de recente ontwikkelingen op de woningmarkt en de spaarzame initiatieven die het college neemt voor de doelgroep van in de indieners (65 plus) voelen zij zich gevangen in een door de gemeente gecreëerde situatie.</p>	<p>worden afgewogen of de effecten van de nieuwe ingrepen voor omwonenden aanvaardbaar zijn. Bij veranderingen in dergelijk stedelijk gebied bestaat geen garantie op handhaving van de bestaande situatie, er is altijd kans op verandering en in die zin een risico. Wij achten deze ontwikkeling op deze locatie als passend.</p> <p>Gezien de situering en afstand tot bestaande bebouwing (circa 150 meter) achten wij de hinder ten gevolge van het plan voor de bewoners van de Voermanhaven niet onacceptabel is.</p>	
7	Woldring United BV	<p>Indiener heeft op 2 juni 2021, binnen de zienswijze termijn een email gestuurd aan de gemeente met een vraag aangaande het fietsparkeren. Uit deze email kon niet worden afgeleid dat het ging om een zienwijze. Op 21 juni 2021 (ruim na het verstrijken van de termijn dus) heeft indiener vervolgens via de email aan de wethouder laten weten dat de 2 juni 2021 verzonden email als zienswijze moet worden gezien. Gezien het feit dat deze buiten de termijn is en eerder niet als zienswijze kon worden geïnterpreteerd beschouwen wij de zienswijze als niet ontvankelijk. Voor de volledigheid zal de zienswijze wel inhoudelijk van een antwoord worden voorzien.</p>	
7.1	<p>Fietsparkeren</p> <p>Indiener geeft aan dat wanneer uitgegaan wordt van een individuele bezetting van het complex 1,4 x 575 personen is (vele jongeren wonen samen) resulteert dat in plm. 800 fietsen die intern gestald moeten worden.</p> <p>Deze bewoners hebben ook vaak bezoek of zetten hun fiets niet binnen en er zullen dus nogmaals zo'n 500 fietsen voor het complex te vinden zijn. Deze getallen komen voort uit</p>	<p>Ook in dit bestemmingsplan is opgenomen dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd moeten worden conform de gemeentelijke parkeernormen. Zie hiervoor ook de reactie bij 1.4</p> <p>Voor fietsparkeren is echter geen norm opgenomen. Het is ons niet duidelijk waar de 1,4 vandaan komt die de indiener van de zienswijze opvoert. De ontwikkeling aan de Friesestraatweg 181 kan daar niet aan getoetst worden. Dat geldt ook voor de overige getallen die indiener noemt ten aanzien van het aantal fietsen en scooters.</p>	Niet overnemen

Nr	Inhoud zienswijze	standpunt burgemeester en wethouders	voorstel
	<p>onze ervaring van het Woldring complex.</p> <p>Ook hebben jongeren vaak scooters. Bij Woldring zijn er op de 435 appartementen 51 scooters. Dat is dus 1 scooter op 8,5 appartementen.</p> <p>Bij Portland wordt dat omgerekend 68 scooter-plaatsen die daar intern nodig zijn.</p> <p>Omdat er moet worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen vraagt indiener zich af waar deze hoeveelheid fietsen en scooters gestald gaat worden.</p>	<p>Ten aanzien van het fietsparkeren en de oplossing waarvoor gekozen is verwijzen wij naar de reactie bij 2.6.</p>	