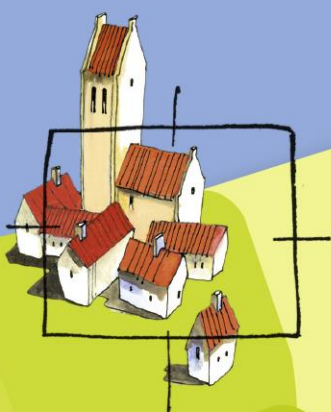


**Nota inspraak en overleg
bestemmingsplan Friesestraatweg 139
plan Crossroads**



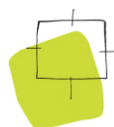
BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

**Nota inspraak en overleg
bestemmingsplan Friesestraatweg 139
plan Crossroads**

11 juni 2019

Projectnummer 102.26.50.00.00



Ruimte voor de leefomgeving

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Inspraakreacties	4
2.1	Inspraakreactie 1	4
2.2	Inspraakreactie 2 (Fietzersbond Groningen)	6
2.3	Inspraakreactie 3	7
2.4	Inspraakreactie 4 (Wijkoverleg Vinkhuizen)	8
2.5	Inspraakreactie 5 (Vereniging van eigenaren de Tjalk)	13
3	Overlegreacties	15
3.1	GGD Groningen	15
3.2	ProRail	17
3.3	Provincie Groningen	18
3.4	Waterschap Noorderzijlvest	20
3.5	Waterschap Hunze en Aa's	21
4	Ambtshalve wijzigingen	22

1 Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Friesestraatweg 139 plan Crossroads' in Groningen heeft in het kader van de inspraak 4 weken ter inzage gelegen: van 21 maart tot en met 17 april 2019.

Er zijn naar aanleiding van deze terinzagelegging 5 inspraakreacties ingediend. Verder zijn op het voorontwerpbestemmingsplan 5 overlegreacties binnengekomen.

In de analoge versie van dit verslag is een lijst met namen en adressen (in geval van private personen) opgenomen. Deze lijst komt in verband met bescherming van persoonsgegevens niet voor in het verslag dat op het internet wordt gepubliceerd.

In hoofdstuk 2 worden de inspraakreacties besproken. In hoofdstuk 3 worden de overlegreacties besproken. In hoofdstuk 4 staan de ambtshalve wijzigingen vermeld.

2 **Inspraakreacties**

2.1 **Inspraakreactie 1**

Inspreker geeft aan dat de bouwhoogte sterk afwijkt van de omliggende bebouwing in de wijken Schilderswijk, Paddepoel-Zuid en de Oranjewijk. Het stadsbeeld wordt hierdoor sterk verstoord.

De dubbelbestemming waterkering loopt niet door op de verbeelding.

Er wordt erg veel verharding toegepast en weinig groen. Door aanleg van een ondergrondse parkeergarage zou het binnenterrein de bestemming groen kunnen krijgen. Dit geldt ook voor de strook langs het Reitdiep. Een groenstrook zorgt voor een warme uitstraling en kan een bijdrage leveren aan een koeler klimaat tijdens hete zomers. Dit lijkt niet in lijn met de wensen van de coalitie.

In het coalitieakkoord wordt aandacht geschonken aan natuurvriendelijke oevers. Waarom worden deze in dit plan niet ontwikkeld?

Inspreker vreest ook voor parkeerhinder en vindt de parkeernorm van 0,3 niet voldoende.

Verder ontbreken de adviezen van de waterschappen.

De zonnestudie is volstrekt onduidelijk. Het is niet duidelijk hoe de schaduw op een zomeravond zal vallen.

Uit de windstudie blijkt dat juist bij de spoor- en fietsbrug de windhinder aanzienlijk toeneemt, wat tot gevaarlijke situaties zal leiden voor de scheepvaart, met name roeiers en andere kleine boten zullen hier last van hebben. Inspreker vraagt of er een advies is van de vaarwegbeheerder.

Inspreker vraagt zich af of de maatregelen om vleermuizen te beschermen voldoende zijn.

Afsluitend merkt inspreker op dat hij niet begrijpt waarom er op deze locatie niet mooie koopwoningen worden gerealiseerd. Sociale woningbouw kan ook op andere locaties worden gerealiseerd.

Reactie gemeente

De Reitdiepzone is van stedelijke betekenis en belangrijk voor het woningbouwprogramma. De zone heeft een maat om grootschalige ontwikkelingen aan te kunnen. Het hoogte-accent op de voormalige ACM-locatie markeert vanuit de stad gezien de entree van de nieuwe woningbouwzone en is op het knooppunt gesitueerd van de Friesestraatweg, de spoorlijn Groningen-Delfzijl en het Reitdiep ('Crossroads').

De gemeenteraad heeft op 19 april 2017 de Ontwikkelstrategie voor de Reitdiepzone vastgesteld met daarin een bebouwingshoogte van 70 meter voor deze locatie. Het voorliggende bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming.

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' is niet goed weergegeven op de verbeelding. De zone is daarom aangepast in die zin dat het een doorlopende brede zone wordt, overeenkomstig de aanduiding bij het aangrenzende perceel van Woldring (dit is ook een opmerking van het waterschap Noorderzijlvest).

De verbeelding wordt aangepast.

Langs het Reitdiep wordt bij Crossroads geen groenstrook met natuurlijke oevers aangebracht omdat hier een bestaande kade is met een verhard profiel dat in stand gelaten wordt.

Om aan de **parkeernorm** te kunnen voldoen is het binnenterrein vooral bedoeld voor parkeren. Op bepaalde strategische plekken worden op het binnenterrein volwaardige bomen geplant zodat direct geprofiteerd kan worden van volwassen groen. Ook in de zone tussen plan Crossroads en Woldring worden bosschages en bomen aangebracht. Dit geldt ook voor het fietspad dat het plan doorsnijdt. Dit pad wordt daar waar mogelijk begeleid door groen (afhankelijk van de sociale- en verkeersveiligheid). Aan de zuidzijde ligt een bestaande groenstrook in de zone tussen het plan Crossroads en het spoor. Aan de oostzijde wordt door de openbare kade langs het Reitdiep het verkoelende water bereikbaar. In de openbare ruimte langs de Friesestraatweg worden middelgrote bomen geplant, in de zone waar de lantaarnpalen en ondergrondse vuilcontainers zijn gesitueerd. De toekomstige gebruikers kunnen de gemeenschappelijke ruimten nog verder inrichten met groen in de vorm van struiken, plantenbakken e.d. In de toelichting is een afbeelding (impressie) toegevoegd van de groenstructuur.

Een ondergrondse parkeergarage is kostbaar en bij dit project niet nodig: op de grote binnenruimte is veel ruimte voor parkeren. Door de situering met daar omheen nieuwe woningbouwblokken wordt het zicht hierop voor de naaste omgeving (van Goghstaat e.a.) grotendeels onttrokken. Het bouwplan voorziet in de aanleg van ongeveer 260 parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit is voor een stedelijke omgeving een groot aantal en voldoet aan de door de gemeenteraad vastgestelde regels voor parkeren.

De waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's hebben gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Ook zij wijzen op het belang van een vertraagde afvoer van regenwater in periodes van extreme neerslag. **Voor commentaar: zie reactie bij vooroverlegreacties 4 en 5.**

De **zonnestudie** is opgenomen in bijlage 1 van de bijlagenbundel. Hierin wordt de schaduwwerking getoond in de zomer (21 juni), voor- en najaar (21 maart en 21 september) en de winter (21 december). De bezonningsdiagrammen zijn gemaakt voor verschillende tijdstippen, vanaf 9.00 uur 's morgens tot 21.00 uur 's avonds. Er is dan voor in de buurt aanwezige woningen geen of nauwelijks sprake van schaduw te gevolge van het plan Crossroads.

Het is inderdaad zo dat later op de avond inderdaad sprake is van schaduwwerking op het bestaande woningbouwblok van De Tjalk aan de Van Goghstraat. Dit blijkt ook uit het rapport dat de VvE van deze flat heeft laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat er tussen 20.00 uur en 21.00 sprake is van slagschaduw. **Voor verder commentaar: zie reactie bij inspraakreactie nr. 5 (VvE van Goghstraat).**

Ten aanzien van **windhinder** kan gesteld worden dat in zijn algemeenheid de nieuwbouw op de ACM-locatie geen nadelige invloed heeft op het windklimaat in de omgeving. De zijde van het Reitdiep ligt in de luwte van de nieuwe woongebouwen. Wel is er, afhankelijk van de windrichting, sprake van een toename van de windsnelheid bij de entrees van de bebouwing langs de Friesestraatweg en

in de omgeving van de spoorbrug in het open gebied van het Reitdiep aan de (zuid)oostzijde van het plangebied, maar deze worden volgens het windstudieonderzoek aanvaardbaar geacht.

De betrokken vooroverleginstanties (provincie en waterschappen) hebben op dit punt niet gereageerd.

Hierbij moet bedacht worden dat de hoge woontoren in de zuidwesthoek van het plangebied is gesitueerd (niet langs het Reitdiep) en dat er in de Reitdiepzone omvangrijker bouwprojecten in ontwikkeling zijn die van grotere invloed op het windklimaat voor het scheepvaartverkeer zijn.

Voor **vleermuizen** zijn, door de afwezigheid van bomen en gebouwen, op dit moment geen geschikte verblijfplaatsen aanwezig. Door de openheid van het terrein wordt het gebied ook marginaal gebruikt als foerageergebied. Wel moet er bij de nieuwe inrichting van het terrein rekening worden gehouden met de aanwezige vliegroute van vleermuizen boven het Reitdiep. Het aanbrengen van buitenverlichting langs de rand van het Reitdiep is daarom maar beperkt mogelijk. Het moet verlichting zijn die niet uitstraalt op het wateroppervlak, en meer naar de zijde van de nieuwe eengezinswoningen wordt gesitueerd.

Hier wordt bij het inrichting van het openbaar gebied rekening mee gehouden.

Wat betreft het verzoek om **mooie koopwoningen**: de gemeente streeft naar een gevarieerd aanbod van woningen in de stad met meer woningen in de sociale sector. De ontwikkelaar realiseert hier een mix van sociale huurwoningen en betaalbare vrije sector huur. Naar dit soort woningen is veel vraag in de stad.

2.2 Inspraakreactie 2 (Fietzersbond Groningen)

De Fietzersbond zou graag de reservering van de doorgaande fiets- en wandelroute langs het Reitdiep in het bestemmingsplan en de impressie verwerkt willen hebben.

In de overkoepelende visie voor de hele strook langs het Rietdiep wordt die 'reservering' voor een doorgaande fiets- en wandelroute langs het water aangegeven en in de toelichting. Om te garanderen dat deze ruimte ook daadwerkelijk voor deze route gereserveerd blijft moet deze ook in de aparte bestemmingsplannen worden benoemd.

Reactie gemeente

De gemeente beschouwt deze route langs het Reitdiep als een recreatief pad met name voor een (wandel)ommetje, ook voor het uitlaten van honden waar wellicht ook kan worden gefietst. Het priemaat ligt echter op een wandelroute, waar de fiets te gast is. Het streven van de gemeente is om deze zone in eigendom en beheer te krijgen, zodat de openbaarheid van deze route ook op die manier kan worden gegarandeerd. De doorgaande fietsroutes zijn de ventweg (Friesestraatweg) en de fietsroute aan de oostzijde van het Reitdiep, die het Zernikecomplex met de binnenstad verbindt (het Jaagpad).

Zie ook onder inspraakreactie 4, Wijkoverleg Vinkhuizen.

2.3 Inspraakreactie 3

Inspreker laat weten dat hij zich goed kan vinden in de grootschalige en stedelijke ontwikkeling van deze locatie. Alleen de grondgebonden woningen (laagbouw) op deze centrale locatie is niet voor de hand liggend. Hij vraagt wel om een goede inpassing van het fietspad, en inpandige fietsenstalling en een openbare ruimte voorzien van bomen en groen.

Reactie gemeente

De keuze van grondgebonden woningen hangt samen met het streven naar een gevarieerd woningbouw aanbod (zie ook onder inspraakreactie 1) en het concentreren van een hoogte-accent aan de zuidwestkant van de locatie vanwege het markeren van de entree van de nieuwe Reitdiepzone. Op deze wijze worden de negatieve aspecten (schaduw) voor de bewoners in Paddepoel zo veel mogelijk beperkt.

Zoals onder inspraakreactie 1 vermeld, wordt door het parkeren van de auto's op het binnenterrein door de omringende bebouwing het zicht hierop voor de bewoners in de naaste woonomgeving weggenomen. **Met betrekking tot het aspect groen wordt verwezen naar de reactie onder inspraakreactie 1.**

De gemeente deelt de zorg voor een goede inpassing van de fietsroute dwars door het nieuwbouwplan. Ook in de inspraakreactie van de Wijkoverleg Vinkhuizen (nr. 4) wordt deze zorg uitgesproken. Hierin wordt gesproken over een 'nauwe gure steeg'.

De route is op het smalste punt, tussen de bouwblokken langs het Reitdiep, 6 meter breed, en wordt richting de Friesestraatweg, tussen de hogere bouwblokken, een stuk breder. Vanuit stedenbouw gezien wordt deze maat voor een stedelijke woonomgeving aanvaardbaar geacht. Tevens wordt het fietspad daar waar mogelijk begeleid door groen. **De zone voor het fietspad op de Verbeelding wordt hierop aangepast en er wordt in de toelichting een afbeelding opgenomen.** De gemeente zal bij de verdere uitwerking van deze zone voor het doorgaande fietspad zich inspannen voor een zo (verkeers- en sociaal) veilige mogelijke inrichting.

Wat betreft de aanwezigheid van inpandige fietsenstallingen: het woningbouwplan voorziet in een divers woningbouwprogramma, variërend van appartementen in de sociale en vrije sector huur tot grondgebonden woningen in de vrije sector huur. Alle woningen beschikken over een gezamenlijke of eigen berging waar fietsen gestald kunnen worden. Ook komen er fietsenrekken in de openbare ruimte aan de voorzijde van het plan Crossroads.

2.4 Inspraakreactie 4 (Wijkoverleg Vinkhuizen)

1. Algemeen

Inzake de opmerking dat de reacties op de inloopavond over het algemeen positief waren, tekent het Wijkoverleg aan dat dit niet geheel overeenkomt met hun eigen indruk. Er waren voornamelijk nogal bezorgde geluiden over de intekening van het Donghornsterpad binnen het plan en het gebrek aan voorzieningen. Deze punten komen verderop in de inspraakreactie terug.

Reactie gemeente

Op de avond van 9 april 2019, die ging over de bouwplannen op de Gembetonlocatie (ontwikkelaar Vastgoed Groningen, Friesestraatweg 181) en het daarvoor gesitueerde bouwplan Jaho (ontwikkelaar Jaap ten Hoorn, Friesestraatweg 175) zijn zowel positieve als negatieve reacties geuit. In zijn algemeenheid vinden de omwonenden de nieuwbouwplannen erg fors. Er bestaan niet zo zeer bezwaren tegen de (architectuur van de) individuele bouwplannen, maar meer tegen de totale bebouwing van de Reitdiepzone en het grote aantal woningen voor jongeren in deze zone.

Het nu voorliggende bestemmingsplan betreft het bouwplan Crossroads op de oude ACM locatie met woningen voor een andere doelgroep (met name gezinnen en ouderen).

2. Verkeer

Ringweg

In het voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van Ring West. Het Wijkoverleg vindt dit bezwaarlijk. De plannen voor de ombouw van Ring West zijn plannen en nog niet besloten. De uiteindelijke uitvoering kan wel anders worden dan de aanname in het bestemmingsplan.

Ook verwacht het Wijkoverleg dat toekomstige bewoners geruime tijd zullen worden geconfronteerd met een weinig optimale verkeerssituatie en ernstige bouwoverlast door de Aanpak Ring West. Het zou beter zijn om eerst de infrastructuur op orde te brengen alvorens deze locatie te ontwikkelen.

Friesestraatweg

Door de nieuwbouwplannen neemt het autoverkeer toe, wat een groot knelpunt zal gaan vormen, vooral in combinatie met de fietsers die over de Friesestraatweg fietsen of deze kruisen tussen de ACM-brug en het fietstunneltje naar West-End. In het voorliggende bestemmingsplan is hiervoor geen aandacht. Ook op dit punt meent het Wijkoverleg dat voor realisatie van woningbouw de infrastructuur op orde moet zijn.

Donghornsterpad

Het Donghornsterpad, het fietspad tussen de ACM-brug en het fietstunneltje naar West-Eind ligt in het verlengde van de toekomstige doorfietsroute naar Sauwerd, het fietspad langs het spoor. Om Vinkhuizen goed op deze doorfietsroute te verbinden, zal er bij Project Aanpak Westelijk Ringweg rekening worden gehouden met een betere vormgeving, maatvoering en locatie van het fietspad. Aan

de kant van het Reitdiep is de ruimte tussen de bebouwing te smal, waardoor het fietspad door en nauwe, gure steeg lijkt te lopen. Het wijkoverleg verzoekt de gemeente om de breedte tussen de bebouwing af te stemmen op de toekomstige doorgaande fietsroute.

Kadepad langs het Reitdiep

Het Wijkoverleg verzoekt de gemeente om het kadepad langs het Reitdiep louter voor voetgangers te bestemmen en voor de fietsontsluiting een alternatief te zoeken. Een shared space oplossing is onveilig en dus onwenselijk.

Reactie gemeente

Westelijke Ringweg

De plannen voor de Aanpak Ring West staan los van de ontwikkeling van de Reitdiepzone. Deze zone is al lange tijd geleden (omstreeks 2004 plan De Intense Stad, verdichting en functiemenging) aangegeven als transformatiezone van industrie naar woningbouw. 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.

De ontwikkeling van de zone is nu noodzakelijk om te kunnen voorzien in de grote behoefte aan woningbouw in de stad en kan niet wachten op de uitvoering van de Aanpak Ring West.

Friesestraatweg

Het bouwplan Crossroads omvat maximaal 300 woningen. De bouw van dit aantal woningen kan inderdaad leiden tot 925 motorvoertuigen per etmaal. Een 'normale straat' kan een aantal voertuigen van ongeveer 5.000 verwerken. Ook als de plannen van Woldring, Gembeton en Jaho gereed zijn, wordt dit aantal verkeersbewegingen nog niet bereikt. Wellicht zijn op langere termijn verkeersmaatregelen nodig, maar dat is nu nog niet te overzien, ook al omdat onzekerheid bestaat over de woningbouwplannen die op de langere termijn aan snee komen en de uitvoering van de Aanpak Ring West.

Donghornsterpad

De gemeente deelt de zorg over het fietspad over het terrein van Crossroads richting Vinkhuizen en is zeker van mening dat dit geen 'nauwe gure steeg' moet worden. Zie ook onder Inspraakreactie 3.

De aanduiding voor dit fietspad is op de Verbeelding verbreed.

Kadepad

Zie ook onder inspraakreactie 2. Het pad zal een voetpad worden, voor wandelaars, joggers en mensen die de hond uitlaten. Dit pad moet ook toegankelijk worden voor mensen met een lichamelijke beperking. Het wordt geen doorgaande fietsroute,

3. Parkeren

Het Wijkoverleg vraagt zich af of het aantal van 240 parkeerplaatsen wel voldoende is voor de daadwerkelijke parkeerbehoefte en ziet daarom graag een ruimere opvatting van de parkeernorm.

Reactie gemeente

Het bouwplan voorziet in de aanleg van circa 260 parkeerplaatsen op eigen terrein en voldoet daarmee aan de geldende parkeernormen. Voor een binnenstedelijke bouwlocatie is dit een relatief groot aantal. De gemeente acht een ruimere opvatting, dat wil zeggen het hanteren van strengere normen voor meer parkeerplaatsen, niet doelmatig en niet wenselijk. Dat er sprake kan zijn van enige parkeerhinder in de naaste woonomgeving (nu door bouwvakkers in de omgeving van de Zilverlaan) is moeilijk uit te sluiten.

4. Milieu

Waterhuishouding

Het Wijkoverleg merkt op dat de beoogde binnenplaats van de bouwblokken zeer versteend is en dat er maar weinig groen is. Als er verharding nodig is voor parkeerruimte zou men graag zien dat het gebruik van bijvoorbeeld grasbeton wordt onderzocht. De mate van verstening lijkt haaks te staan op andere programma's in de gemeente Groningen die verstening met betrekking tot de waterhuishouding willen tegengaan. Inspreker ziet ook mogelijke problemen met de waterberging aan de rand van Vinkhuizen en het Reitdiep, zeker gezien het feit dat de waterberging door de herinrichting Ring West op een andere manier vormgegeven zal moeten worden.

Groenvoorziening

Het Wijkoverleg vindt de groenvoorziening in het plan benedenmaats. Gebrek aan groen is genoemd op beide inloopavonden, maar in het voorgelegde plan ziet het wijkoverleg geen verbetering. Voor een populatie tussen 400 en 500 mensen past de beplanting niet bij een duurzame groene visie.

Hitte-eiland

Stedelijke bebouwing creëert hitte-eilanden waar de temperatuur ettelijke graden hoger is dan in een meer natuurlijke omgeving. Het wijkoverleg ziet in het plan geen aandacht voor de beperking van ongewenste temperatuurverschillen, bijvoorbeeld door het inzetten van groene daken. Het wijkoverleg ziet graag dat deze problematiek wordt meegenomen in de uitvoering.

Laadpalen elektrische voertuigen

In het voorgelegde plan mist inspreker hoe en waar en hoeveel laadpalen voor elektrische voertuigen worden gerealiseerd.

Fijnstof

Het Wijkoverleg wil weten of in de berekening van fijnstof ook de verkeersbewegingen en bewoning van nu nog niet gerealiseerde Kralensnoer Reitdiepzone, mogelijke woningbouw op West End en de verwachte toename van verkeer op Ring West is meegenomen.

Reactie gemeente

Waterhuishouding

Er is geen toename van het verharde oppervlak ten opzichte van de vroegere situatie.

Groenvoorziening

Zie ook het commentaar bij inspraakreactie 1 (verstening en groen).

Hitte-eiland

Zie het commentaar onder de overlegreactie van de GGD. Er worden geluidwerende voorzieningen toegepast met dubbele kozijnen met daarin zonwerend glas waardoor de warmtelast binnen lager is.

Laadpalen elektrische voertuigen

Er worden maatregelen meegenomen ter voorbereiding van elektrische laadpalen. Het aanbrengen van de daadwerkelijke laadpalen is voor de eigenaar/gebruiker.

Fijnstof

De gemeente Groningen maakt om de vijf jaar een luchtkwaliteitskaart. De huidige kaart geeft de concentraties weer van fijnstof en stikstofdioxide in het jaar 2016. Hieruit blijkt dat de plaatselijke luchtkwaliteit in een rond het plangebied voldoet aan de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO en dus geen beletsel vormt voor de voorgenomen woningbouw.

Doordat het wagenpark in Nederland en daarbuiten gaandeweg wat schoner wordt, vertonen met name de concentraties van fijn stof al enige jaren een neerwaartse trend. Oók in Groningen: zie het *'Verslag luchtkwaliteit 2016 gemeente Groningen'*. De eventuele toename van de luchtverontreiniging door het extra verkeer valt in het niet bij de hier bedoelde trendmatige ontwikkeling. In 2022 zal de gemeente opnieuw de balans opmaken in het *'Verslag luchtkwaliteit 2021 gemeente Groningen'*.

5. Stedelijke inpassing

Relatie met nabijgelegen te ontwikkelen locaties

Er is een gebrek aan samenhang tussen de projecten in de Reitdiepzone. In de artist impression ziet het Wijkoverleg geen aanknopng of visie op de al gerealiseerde en bestaande architectuur. Een verwijzing naar de nabijgelegen Tuin-in-de-stad locatie ontbreekt evenzeer. De te ontwikkelen 'kraal' heeft op zichzelf wel een stedenbouwkundige en architectonische waarde, maar om die waarde te krijgen is wel ruimte nodig om de bedoelingen en zichtlijnen duidelijk te maken. Een gebrek aan samenhang tussen de projecten in de Reitdiepzone blijkt verder uit de verschillende invullingen van de openbare ruimte. Het wijkoverleg adviseert om dit soort uitgangspunten tussen alle projecten op elkaar af te stemmen.

Ontbreken voorzieningen

In de realisatie van een 'Kralensnoer' met intensieve bebouwing en een hoge bevolkingsdichtheid verwacht het Wijkoverleg ook te realiseren voorzieningen. Het wijkoverleg vraagt zich af in hoeverre de bestaande voorzieningen berekend zijn op duizenden extra gebruikers.

Ontbreken sport- en recreatievoorzieningen

Samenhangend met het gebrek aan groen en een zeer verkeersintensieve omgeving ziet het wijkoverleg in het plan maar erg beperkt mogelijkheid voor directe recreatie en sportvoorzieningen. Speelvoorzieningen of een beweegtuint lijken niet ingetekend, evenmin als een hondenuitlaatroute.

Relatie spoorweg Groningen-Delfzijl.

Het is inspreker onduidelijk in hoeverre het plan rekening houdt met de mogelijke wens dit spoor te verdubbelen.

Reactie gemeente

Relatie met nabijgelegen te ontwikkelen locaties

Het gebied 'Reitdiepzone' tussen de Friesestraatweg en het Reitdiep omvat een reeks oudere bedrijfskavels die kunnen worden herontwikkeld tot woon- of woonwerkgebied. De herontwikkeling van deze zone ging tot nu toe stapsgewijs en is kavelsgewijs opgepakt. De ontwikkelingen in de Reitdiepzone zijn de laatste jaren echter in een stroomversnelling gekomen. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden gaat de gemeente op korte termijn een Structuurvisie (op grond van de Wro) opstellen. In deze Structuurvisie zal aan de bovengenoemde aspecten integraal aandacht worden besteed.

De afstand tot het in aanbouw zijnde Woldring gebouw is inderdaad gering; de opening aan de zijde Friesestraatweg wordt richting het Reitdiep wat ruimer. De geringe afstand is voornamelijk een gevolg van het stedelijk beleid om compact te bouwen en te voldoen aan de woningbouwtaakstelling om de woningbehoefte zo veel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied op te lossen. Vanuit (brand)veiligheidseisen wordt de voorgestelde situering van de bouwblokken acceptabel geacht.

Wat betreft de openbare ruimte ten aanzien van de brede ventweg (Friesestraatweg) kan vermeld worden dat het doel is deze te versmallen tot een verkeersroute voor langzaam verkeer, met overal een profielbreedte van 5 meter, wat nu ook gebeurt bij de ontwikkeling van de Brivec-locatie in het noordelijk deel van de zone.

Ontbreken voorzieningen

Binnen de plannen voor de Reitdiepzone is weinig ruimte voor voorzieningen opgenomen. Alleen in de plinten van sommige gebouwen is ruimte voor kleinschalige voorzieningen (horeca, sport- en fitness) opgenomen). In zijn algemeenheid geldt dat de Reitdiepzone zeer centraal gelegen is. Zowel de wijkcentra van Vinkhuizen en Paddepoel, scholen/universiteit liggen op korte afstand en zijn door middel van goede fietsverbindingen bereikbaar. Dit geldt ook voor sport en recreatievoorzieningen.

Relatie spoorweg Groningen-Delfzijl.

Vanwege het aspect externe veiligheid is een afstand van circa 30 meter tot de spoorlijn in acht genomen. Er is dus een onbebouwde strook, maar verder wordt in het plan Crossroads geen rekening gehouden met de wens dit spoor te verdubbelen. ProRail heeft in het kader van het planologisch vooroverleg geen opmerking over gemaakt (zie onder Overlegreacties).

6. Slotopmerking

Het Wijkoverleg geeft aan niet tegen woningbouw te zijn, maar vindt de schaal op deze locatie te groot. De bewoners moeten kunnen uit gaan van een prettige, schone en veilige leefomgeving.

Reactie gemeente

De omvang van het project wordt ingegeven door de woningbouwtaakstelling en de financiële uitvoerbaarheid. Ten opzichte van eerdere schetsplannen zijn de bouwhoogte van de woontoren en het aantal woningen wat verkleind (zie ook inspraakreactie 5). Een grotere verkleining van het project brengt de uitvoerbaarheid in gevaar.

Het bouwplan wordt door diverse instanties getoetst op het gebied van veiligheid, geluid etc. Daar waar mogelijk worden maatregelen getroffen om tot een zo veilig mogelijk leefomgeving te komen waar de bewoners zich thuis voelen.

2.5 Inspraakreactie 5 (Vereniging van eigenaren de Tjalk)

De VvE de Tjalk maakt bezwaar tegen de nieuwbouw, met name de woontoren, alsmede de gebouwen die langs het spoor gebouwd gaan worden, omdat deze zullen zorgen voor overlast in de vorm van schaduwwerking en geluidsoverlast.

Ten aanzien van schaduwwerking heeft de VvE een gespecialiseerd bedrijf opdracht gegeven om dit uit te zoeken en de uitslagen van dit verzoek zijn op 7 september 2018 per mail aan de gemeente verstuurd. De VvE heeft hierop echter geen enkele reactie ontvangen.

Bewoners van de Tjalk krijgen laat in de middag last van schaduwwerking en dat heeft consequenties voor wooncomfort en de waarde van de woningen. De VvE vraagt op welke wijze de gemeente Groningen dan wel de ontwikkelaar deze schade compenseren?

Reactie gemeente

Het is onvermijdelijk dat de nieuwbouw van Crossroads op gezette tijden bouwlawaai zal veroorzaken. De gemeente zal er bij de initiatiefnemer op aandringen om de geluidsoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Zo zal er met een trillingsarm systeem worden gebouwd.

Het punt van de schaduwwerking wordt ook genoemd onder inspraakreactie 1. Het in opdracht van de VvE uitgevoerde schaduwonderzoek wordt door de gemeente niet in twijfel getrokken. Het onderzoek is wel gebaseerd op een ouder bouwplan met een woontoren van 70 meter en daarom niet geheel maatgevend. De maten van het bouwplan zijn veranderd (nu een toren van 65 meter) en de woontoren is smaller geworden. Zie ook inspraakreactie 1 en 4.

Het is inderdaad zo dat in de zomer in de avonduren tussen 20.00 uur en 21.00 uur sprake is van schaduwwerking van de woontoren. Dit is te zien op de nieuw gemaakte zonstudie op deze tijden (Van Ringen Architecten).

Over dit onderwerp heeft op 3 september 2018 een gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de VvE en de gemeente, met het verzoek de woontoren te verlagen.

In het gesprek heeft de gemeente toegezegd dat de bewoners geïnformeerd worden over de terinzagelegging van het bestemmingsplan. Dit is ook gebeurd en heeft geleid tot deze inspraakreactie.

Nu is er geen echte wet- en regelgeving voor bezonning. Er is gedurende de zomermaanden tijdens een gedeelte van de avond sprake van schaduwwerking op de gevels van de Tjalk, maar er moet een afweging plaatsvinden tussen de verschillende belangen. Volgens de gemeente is er door het verlies aan zonlicht in deze periode geen sprake van een onacceptabele schaduwwerking en wordt het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Tjalk niet onevenredig aangetast. Aan het stedelijk belang van het realiseren van het plan Crossroads, waarmee een open plek wordt ingevuld en een bijdrage wordt geleverd aan het woningbouwprogramma van de stad, wordt een groter gewicht toegekend.

Als de bewoners het hier niet mee zijn en vinden dat hun woning door het nieuwbouwplan Crossroads minder waard dan wel onverkoopbaar worden, kunnen zij een beroep doen op het planschade-artikel in de Wet op de ruimtelijke ordening. Dit kan echter pas na de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, omdat eerst zeker moet zijn of het bouwplan doorgang kan vinden.

3 Overlegreacties

3.1 GGD Groningen

De GGD signaleert dat gezondheid – in relatie tot leefomgeving – niet als thema in het voorontwerp-bestemmingsplan wordt genoemd. De GGD zou graag willen zien dat dit een prominentere plek krijgt in het plan en dat er inzichtelijk wordt gemaakt hoe zwaar gezondheid meeweegt als beoordelingscriterium bij keuzes tussen (ontwerp)mogelijkheden binnen het plan.

Er kunnen gezondheidsrisico's optreden bij woningbouw op deze zwaar belaste locatie, dit betreft de volgende risico's:

Geluid

Geadviseerd wordt om geen ontheffing van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te verlenen.

Voor een deel van het complex geldt dat de geluidsbelasting ook in de buitenruimtes aanzienlijk kan zijn. Hierdoor kan hinder optreden waardoor gebruiksbeperkingen kunnen ontstaan.

Tenslotte kan het bouwen naast het spoor en in de directe omgeving van de spoorbrug gevolgen hebben voor de geluidbelasting van de omgeving: door reflectie van geluid kan een verhoging van de geluidbelasting optreden waardoor ervaren geluidshinder van omwonenden kan toenemen.

Luchtkwaliteit binnenmilieu

Natuurlijke ventilatie, door middel van het openen van ramen, is door de hoge geluidsbelasting onprettig en bij dove gevels niet mogelijk. Mechanische ventilatie is noodzakelijk. Zeker gezien de ligging op het (zuid)westen waarbij op grote schaal instraling van de zon optreedt, zullen hoge eisen aan het ventilatiesysteem gesteld moeten worden om een gezond binnenmilieu met thermisch comfort te garanderen. Deze situatie is met name bij sociale woningbouw ongewenst gelet op het feit dat hierbij de keuzemogelijkheid voor bewoners vaak beperkt is.

Ondanks dat de luchtkwaliteit in Groningen voldoet aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen kunnen er op deze locatie met name door het verkeer wel pieken ontstaan in de luchtverontreiniging. Het is belangrijk dat de inlaat van de mechanische ventilatie niet in de hoogst belaste gevels wordt geplaatst.

Hitte- en klimaatbestendigheid

Door de hoge mate van verstening kan dit een gezondheidsrisico geven vanwege hittestress. Het realiseren van groene ruimte helpt om hittestress te verminderen. Daarnaast is het van belang om rekening te houden met voldoende waterberging. Meer groene ruimte binnen het plan zou gerealiseerd kunnen worden door bijvoorbeeld het gebruik van een verdiepingsvloer met parkeerplaatsen eronder en groene leefruimte er bovenop.

Bodemvervuiling

Er zijn meerdere bodemvervuilingen op het terrein aanwezig. De GGD gaat ervan uit dat de bodemverontreiniging na sanering geen gebruiksbependingen of gezondheidsrisico's oplevert.

Westelijke Ringweg

De plannen om de westelijke ringweg te veranderen kunnen een verbetering geven van de milieubelasting van de locatie. Het zou vanuit die optiek dan ook wenselijk zijn om te weten welk plan hieromtrent ten uitvoer zal worden gebracht.

Informerende toekomstige bewoners

Het is belangrijk om toekomstige bewoners te informeren over de specifieke omstandigheden op deze plek: de milieubelasting in de woning en de beperkingen die dat kan geven in het gebruik alsmede aanwezigheid van het ventilatiesysteem met de gebruiks- en onderhoudsspecificaties die daarvoor gelden.

Reactie gemeente

Geluid

De gemeente heeft op grond van de Wet geluidhinder de bevoegdheid om – indien dat goed kan worden gemotiveerd – hogere waarden vast te stellen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Zonder deze wettelijke ontheffingsmogelijkheid zou er nauwelijks nog nieuwe woningbouw in stedelijk gebied mogelijk zijn. Dan zou de transformatie van de Reitdiepzone van industrie naar wonen niet gerealiseerd kunnen worden en zou deze strook nog jarenlang braak blijven liggen. Dit vindt de gemeente ongewenst vanwege het beleid om compact te bouwen (Omgevingsvisie The Next City) binnen bestaand stedelijk gebied en de grote woningbouwtaakstelling.

Het streven is om de betrokken woningen van voldoende geluidwerende en/of geluidafschermdende constructies te voorzien, zodat de gevelbelasting nergens hoger zal worden dan de maximale grenswaarde. Als dat bij bepaalde gevels niet haalbaar is, dan zullen deze worden uitgevoerd als dove/slechthorende gevels die voldoen aan de Wet geluidhinder. Dit is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de reflectie van spoorweglawaai blijkt uit het akoestisch onderzoek dat het effect van de bedoelde reflectie minimaal is. Deze zal niet leiden tot meer geluidhinder voor omwonenden. Dit komt mede door de situering van de bergingen die aan de zijde van het spoor op begane grond worden gesitueerd.

Luchtkwaliteit binnen de woningen

Onder inspraakreactie 4 (Wijkoverleg Vinkhuizen) is ingegaan op het punt Fijnstof. Stagnerend verkeer ter plaatse van de VRI op de Westelijke Ringweg nabij de locatie Crossroads leidt inderdaad tot een wat hogere uitstoot en daarmee ter plekke tot iets hogere concentraties van luchtverontreiniging. Dit effect is verdisconteerd in de luchtkwaliteitskaart van de gemeente Groningen. Hieruit blijkt dat de concentraties van fijnstof en NO₂ ook op deze locatie, nabij de VRI, voldoen aan de gezond-

heidskundige advieswaarden van de WHO. Overigens is het de bedoeling dat op termijn de ongelijkvloerse kruisingen op de Ring West verdwijnen waardoor de doorstroming zal verbeteren.

Bij het bouwplan wordt balansventilatie toegepast, een systeem van mechanische ventilatie waarbij de hoeveelheid aangevoerde verse lucht volledig in balans is met de hoeveelheid afgevoerde vervuilde lucht. De woningen hebben een CO2 gestuurd systeem waarmee de lucht wordt gefilterd.

Hitte en klimaatbestendigheid

Dit punt is eerder aan de orde gesteld (zie inspraakreactie 1 en 4). Daarbij is aangegeven hoe het groen in het plan wordt opgenomen en dat verkoeling kan worden gezocht bij het naastgelegen Reitdiep. Verder liggen de loopdekken en de gemeenschappelijke buitenruimten veelal in de schaduw en worden er maatregelen getroffen in de woningen om hittestress tegen te gaan: zonwerend glas en een bijzonder ventilatiesysteem (zie hierboven onder Luchtkwaliteit binnen de woningen).

Bodem

Om de locatie vanuit de wettelijke vereisten geschikt te maken voor het beoogde gebruik (deels openbaar groen, deels bebouwing en verharding) heeft de initiatiefnemer een saneringsplan laten opstellen. Dit plan is ter afhandeling voorgelegd aan het bevoegd gezag. De voorgestelde maatregelen zijn getoetst aan de vigerende wet- en regelgeving en zijn afdoende bevonden. Als het plan conform saneringsplan en beschikking wordt uitgevoerd – daar ziet het bevoegd gezag overigens vanuit haar toezichthoudende taak op toe – dan is de locatie nadien geschikt voor de beoogde gebruiksfuncties. Het planten van bomen zit het maatregelenpakket (saneringsplan) waarmee het bevoegd gezag heeft ingestemd.

Westelijke Ringweg

De Aanpak Ring West kan inderdaad tot een gezondheidsverbetering voor de omliggende bewoners leiden, maar zoals eerder is aangegeven kan de uitvoering hiervan nog jaren duren.

Informereren nieuwe bewoners

De gemeente onderschrijft het advies om de toekomstige bewoners goed en voortijdig te informeren en geeft dit mee aan de initiatiefnemer. De toekomstige bewoners krijgen een 'praktische gebruiksaanwijzing' en een fysieke instructie over de geluidwerende voorzieningen en het ventilatiesysteem.

3.2 ProRail

Omdat de beoogde nieuwe woningen dichtbij het spoor zijn gepland, kan er trillinghinder ontstaan voor de toekomstige bewoners als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder, dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. ProRail verzoekt de gemeente daarom om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Reactie gemeente

De ontwikkelaar heeft alsnog een onderzoek laten uitvoeren naar trillinghinder. Uit dit onderzoek blijkt dat de trillingsniveaus voldoen aan de streefwaarden als gegeven in de SRB meet- en beoordelingsrichtlijn 'Trillingen B – Hinder voor personen in gebouwen'. Verwacht wordt dat de binnen de woningen/appartementen optredende trillingen eveneens voldoen aan de streefwaarden. **Het onderzoek wordt opgenomen in het bestemmingsplan.**

3.3 Provincie Groningen

De provincie heeft in haar vooroverlegreactie een aantal opmerkingen over geluid.

De provincie verzoekt de gemeente om de waarden van de cumulatieve geluidbelasting in het bestemmingsplan op te nemen, omdat een hogere waardenbesluit geen toetsingskader voor een omgevingsvergunning is. Tevens dient de toelichting een motivering te bevatten voor de te verlenen hogere waarden aan de hand van de criteria van artikel 110a lid 5 van de Wgh.

De provincie kan instemmen met geluidwerende (overdrachts)maatregelen die zo worden uitgevoerd dat deze desgewenst open gezet kunnen worden, ervan uitgaande dat deze in dichte toestand voldoende geluidwering hebben. Ook dit dient te worden gemotiveerd in de toelichting.

In alle gevallen moet de waarde van de geluidwering van de geluidwerende maatregelen, de hogere waarden en de situering van de dove gevels in het bestemmingsplan worden vastgelegd en er moet worden bepaald dat de dove gevels of de geluidwerende voorzieningen in stand moeten worden gehouden.

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek geeft aan dat 13 woningen een cumulatieve geluidbelasting hoger dan 65 dB krijgen. Dit is hoger dan de plandrempel van 62 dB die de provincie hanteert in haar actieplan wegverkeerslawaaai 3^e tranche en ook hoger dan de plandrempel van 65 dB die de gemeente Groningen hanteert in haar actieplan wegverkeerslawaaai 2018-2023. De provincie verzoekt de gemeente om in de toelichting aan te geven waarom en onder welke voorwaarden de gemeente dit toelaatbaar acht.

Reactie gemeente

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan worden de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh) zorgvuldig in acht genomen. Deze worden nader uitgewerkt en op de voorgeschreven wijze vastgelegd in het 'Besluit tot het vaststellen voor hogere waarden voor het BP Crossroads'. Aan het vaststellen van hogere waarden wordt de voorwaarde verbonden dat de woningen van een zodanige geluidwering moeten worden voorzien dat de geluidbelasting binnenshuis niet hoger zal worden dan de wettelijke binnenwaarde van 33 dB. Hierbij moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbe-

lastig vanwege het spoorweglawaai én wegverkeerslawaai (zonder aftrek) van alle wegen in en rond het plangebied. Dit wordt vastgelegd in het hogere waarden besluit.

In de Toelichting van het bestemmingsplan is een tekst opgenomen over geluidmaatregelen.

Vanwege de hoge geluidbelasting worden er geluidmaatregelen getroffen (constructie met dubbele kozijnen) zodat er voldoende geluidwering is voor de achterliggende gevel waar de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB of, met een hogere ontheffingswaarde, maximaal 53 dB.

Ten aanzien van de motivering van hogere geluidwaarden kan het volgende worden gezegd.

Deze hangt samen met de uitgangspunten van compact bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (vastgelegd in de Omgevingsvisie The Next City) en zuinig en doelmatig ruimtegebruik (Ladder voor duurzame verstedelijking). De nu voor een deel braakliggende Reitdiepzone is een mooie ontwikkellocatie voor grootschalige woningbouw, gelegen op korte afstand van het centrum en het Zernikecomplex. Er zijn voor het realiseren van nieuwe woningbouw in deze smalle zone dicht op de Ring West hogere geluidwaarden op grond van de Wet geluidhinder nodig met geluidafscherpende maatregelen aan de gevels van de woningen langs de Friesestraatweg. Geluidreducerende maatregelen langs de Ringweg zijn onvoldoende doeltreffend en ontmoeten, ook door de hoogte van de gewenste nieuwbouw, overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard.

Deze motivering op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder komt terug in het verzoek voor hogere geluidwaarden, dat samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Ten aanzien van maatregelen aan de bron kan vermeld worden dat onlangs (april/mei 2019) de bovengeplaste asfaltlaag van de Westelijke Ringweg is verwijderd en vervangen door een nieuwe laag asfalt die stiller is en zorgt voor minder verkeerslawaai. Het gaat hierbij om het type SMA-NL G8+ met een gemiddelde geluidreductie van 2B. Dit levert een positieve bijdrage aan de reductie van het verkeersgeluid op de Ring West, maar de geluidbelasting is ter plaatse van het plan Crossroads zo hoog, dat deze bronmaatregel niet toereikend is en geluidwerende maatregelen aan de gevel nodig blijven.

De geluidbelasting vanwege het verkeer op de Ring West blijft hoger dan 53 dB. Er worden daarom voor de nieuwe woningen aan de westzijde gevels met geluidwerende voorzieningen toegepast.

Deze gevels worden tijdens de omgevingsvergunningprocedure nader uitgewerkt en moeten voldoen aan het Bouwbesluit.

In het bestemmingsplan is voor deze gevels een aanduiding op de Verbeelding aangebracht: 'specifieke bouwaanduiding – dove gevel (sba-dg)' Deze aanduiding is verder opgenomen in de juridische plantoelichting en de planregels (artikel 1 Begripsbepalingen en artikel 4 Wonen). Op de Verbeelding is aangegeven dat de westelijke bouwblokken moeten worden uitgevoerd met 'dove gevels'.

Naar aanleiding van de reactie van de provincie is het woord 'cumulatieve' toegevoegd in de begripsbepaling voor 'dove gevel':

- Definitie 'dove gevel': een gevel waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de CUMULATIEVE geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede een gevel waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

In de begripsbepalingen is het begrip 'geluidsafschermdende constructie' toegevoegd:

- Definitie 'geluidsafschermdende constructie': een afschermdende constructie aan de gevel die ervoor zorgt dat de geluidsbelasting op het daarachter liggende raam of gevelvlak aan de voorkeurswaarde of een hogere grenswaarde voldoet en waarachter een buitenluchtconditie heerst.

En het begrip 'slechthorende gevel':

- Definitie 'slechthorende gevel': een gevel die bestaat uit een combinatie van dove gevelonderdelen en geluidsafschermdende constructies aan de gevel.

Naar aanleiding van het verzoek is in de planregels toegevoegd dat de geluidwerende voorzieningen ook in stand moeten worden gehouden:

d. Ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' dienen de gevels van het gebouw of de gebouwen als dove of slechthorende gevel te worden uitgevoerd *en in stand worden gehouden*, met dien verstande dat:

1. een gevel van een geluidsgevoelige ruimte dient te bestaan uit een dove gevel of een geluidwerende constructie aan de gevel of een combinatie van beiden;
2. een te openen raam of deur mag worden aangebracht, mits die is voorzien van een geluidsafschermdende constructie aan de gevel;
3. een voordeur mag worden aangebracht, mits daarachter een entree, gang of tochtportaal aanwezig is en pas daarna een geluidsgevoelige ruimte betreden kan worden.

Met betrekking van de opmerking van de provincie over de plandrempels die de provincie en de gemeente in hun actieplannen hanteren (resp. 62 en 65 dB) kan worden vermeld dat dit discussiepunt voor het plan Crossroads niet meer relevant is: de woningen moeten voldoen aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Het streven is om de betrokken woningen van voldoende geluidwerende en/of geluidsafschermdende constructies te voorzien zodat de gevelbelasting nergens hoger zal worden dan de maximale grenswaarde. Als dat bij bepaalde gevels niet haalbaar is, dan zullen deze worden uitgevoerd als dove gevels in de zin van de Wet geluidhinder.

3.4 Waterschap Noorderzijlvest

Het waterschap Noorderzijlvest merkt het volgende op:

Toelichting

In paragraaf 4.4 is onder het kopje 'Beleid' niet het vigerende beleid opgesomd. 'Waterbeheersplannen' dient te worden vervangen door 'Waterbeheerprogramma 206-2021' en 'Notities stedelijk water' door 'Beleidsnotitie Water en Ruimte'. Als aanvulling op de laatste zin van de waterparagraaf kan

worden opgenomen dat 'voor het lozen van hemelwater op het Reitdiep, waterschap Hunze en Aa's het bevoegde gezag is'.

In paragraaf 4.4 wordt gerefereerd aan de overleggen die hebben plaatsgevonden met de beide waterschappen. Het resultaat daarvan is niet verwerkt in de waterparagraaf. Het waterschap ziet graag dat de wateraspecten worden uitgewerkt. In grote lijnen betekent dit het opnemen van de waterkering in de planuitwerking en de integrale afvoer van hemelwater.

Voor de uiteindelijke uitvoering van werken en activiteiten binnen de kern- en beschermingszones van de regionale kering langs het Reitdiep dient tevens een watervergunning aangevraagd te worden.

Verbeelding

De zone langs het Reitdiep heeft een functie als 'regionale waterkering'. Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' niet volledig weergegeven, maar slechts een deel ervan. Het waterschap verzoekt de gemeente om de juiste zone op de verbeelding op te nemen.

Reactie gemeente

De tekst van de toelichting wordt aangepast en aangevuld. De verbeelding wordt aangepast.

De gemeente heeft goede nota genomen van het vereiste van een watervergunning.

De rapportage van Invraplus met de berekening van de DWA en HWA is aangepast en als bijlage bij de toelichting gevoegd.

3.5 Waterschap Hunze en Aa's

Het waterschap merkt op dat in het plan wel is opgenomen dat watercompensatie voor de afvoer van hemelwater vanaf het terrein op het Reitdiep elders zal worden gecompenseerd, maar er zijn nog geen afspraken met de ontwikkelaar over de concrete invulling van deze compensatie gemaakt. Naar de mening van het waterschap dient dit wel geregeld te zijn voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De tekst van de toelichting wordt aangepast en aangevuld. Zie ook de reactie onder 3.4.

4 **Ambtshalve wijzigingen**

- De regels van het bestemmingsplan zijn aangepast aan de 'Herziening Regels Wonen' van de gemeente Groningen.
- De notitie parkeren is aangepast en vervangen in de bijlagen bij de toelichting.
- De aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting.
- Het voorontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van de inspraak en het vooroverleg gewijzigd op de volgende punten:
 - Toevoeging zonnestudie (avonduren in de zomer) in de bijlage Zonnestudie;
 - Toevoeging kaartje te realiseren groenstructuur in de Toelichting;
 - Bredere aanduiding fietsroute op de Verbeelding;
 - Aanpassing Waterparagraaf in de Toelichting 4.4. en de zone Waterkering op de Verbeelding plus het rapport HWA/DWA in de bijlagen;
 - Aanpassing Geluidparagraaf in de Toelichting 4.5.2 met een illustratie van de geluidsafgeschermde constructie en een aanvulling van de Planregels (t.a.v. begripsbepalingen en bouwregels bestemming Wonen), als aangegeven onder het commentaar op de vooroverlegreactie van de provincie.

Colofon

Opdrachtgever

Geveke Bouw en
Ontwikkeling

Rapport

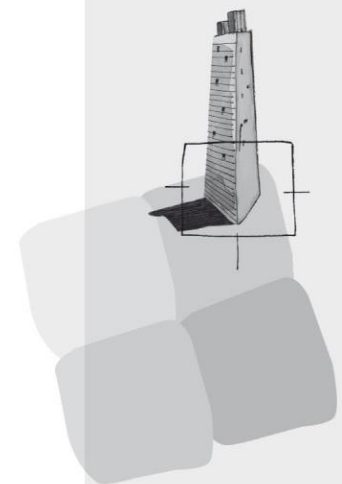
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding

mevr. P. Smit

Supervisie

BügelHajema Adviseurs



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Vaart nz 48-50
9401 GN Assen
T 0592 316 206
F 0592 314 035
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en
Amersfoort