

Inspraak- en overlegrapport

Bestemmingsplan Friesestraatweg 181

juni 2020

Inspraak en overleg bestemmingsplan Friesestraatweg 181

Over het voorontwerpbestemmingsplan is een inspraakprocedure gevoerd op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005. In het kader van deze procedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 20 februari tot en met 18 maart 2020 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon schriftelijk, ook via internet, op het bestemmingsplan worden gereageerd.

Van deze geboden mogelijkheid is door 3 (groepen) personen en een wijkvereniging gebruik gemaakt. De gegevens van personen zijn in het kader van de Wet Bescherming persoonsgegevens zoveel mogelijk geanonimiseerd.

Tevens is het voorontwerpplan voor vooroverleg conform het Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan diverse instanties. Vijf hebben gereageerd.

Hieronder worden de reacties samengevat en voorzien van een standpunt van burgemeester en wethouders.

nr	inspraakreactie	reactie gemeente
1	<p>Een inspreker uit Culemborg geeft aan dat op de website Friesestraatweggroningen.nl fraaie beelden staan van de toekomstige plannen. Echter, in het concept bestemmingsplan staat een nieuwe impressie van het gebouw, met een andere gevelindeling, minder reliëf en een 'goedkoper' karakter dat minder goed aansluit op het vertoonde beeld van de hier boven genoemde website (meer industrieel, aansluitend op melkfabriek de Ommelanden).</p> <p>De inspreker begrijpt dat het ontwerp in de schetsfase zit, maar hoopt dat de gemeente goed toeziet op de architectonische kwaliteit, en niet wijkt voor een goedkopere oplossing. Kunt u aangeven hoe de gemeente de gewenste kwaliteit van de architectuur bewaakt? En kan er alsnog worden teruggegrepen naar het eerdere ontwerp? Inspreker vindt het vertoonde beeld in het bestemmingsplan een slap aftreksel van het oorspronkelijke plan.</p> <p>In het kader van de woningnood: Mogelijkheid onderzoeken om extra bouwlagen toe te voegen? Of komen er andere gebieden langs het Reitdiep waar hoger wordt gebouwd?</p>	<p>De voorbereiding van dit bestemmingsplan wordt onder meer gecoördineerd met de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Tegelijkertijd met het ontwerp van dit bestemmingsplan zal ook het ontwerp van de omgevingsvergunning ter inzage liggen. Daarbij zitten ook de tekeningen van het definitieve plan zoals dat is ingediend en wij voornemens dat zijn te vergunnen. Aanvrager moet het plan vervolgens realiseren conform de verleende vergunning.</p> <p>Inspreker kan aan de hand van de bouwtekeningen dus zelf oordelen in hoeverre aan zijn wensen is tegemoet gekomen.</p> <p>Het plan is besproken met onze stedenbouwkundige en de stadsbouwmeester heeft een welstandsadvies uitgebracht. .</p> <p>Aan het plan zijn geen extra bouwlagen toegevoegd. Op enkele andere plaatsen in de Reitdiepzone wordt wel hoger gebouwd. We verwachten in totaal meer dan 2000 woningen in deze zone te bouwen.</p>
2	Bewoner Voermanhaven mede namens andere bewoners	
2.1	<p>De insprekers van de Voermanhaven willen benadrukken dat zij de noodzaak om de knelpunten in het stedelijk woningaanbod op te lossen nog steeds onderschrijven.</p> <p>Echter, wat betreft het proces spreken de bewoners van de Voermanhaven de gemeente aan op het feit dat zij participatie een warm hart toedraagt en actief burgerschap oproept, maar in dit geval niet thuis geeft. Ook staat de gemeente</p>	

	<p>bekend om het feit dat zij graag werkt aan heldere visies voor haar stad waarbij verder wordt gekeken dan een enkele ontwikkellocatie, maar juist naar het bredere speelveld.</p> <p>Onderstaande voorbeelden laten zien dat bij deze ontwikkeling in dit gebied op verschillende onderdelen is en wordt gefaald.</p>	
2.2	<p><i>De bouwhoogte van de gepresenteerde wooncomplexen:</i></p> <p>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.</p> <p>Bij de naastgelegen Woldringlocatie zien de insprekers hetzelfde beeld: in 2016 maximaal 45 meter, in 2017 maximaal 50 meter en in 2019 is de gerealiseerde bouwmassa 54 meter hoog.</p> <p>Hier ontstaat het beeld van een onbetrouwbare overheid. De insprekers 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>Zoals inspreker zal kunnen onderschrijven is onderdeel van de dynamiek van stadsontwikkeling 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 voorzorg 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 studentenhuysvesting.</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 jongerenhuysvesting te realiseren. Na meerdere gesprekken tussen ontwikkelaar en gemeente is dit programma bijgesteld. Op verzoek van 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 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>Voor wat betreft de betrouwbare overheid wijzen wij erop dat de overheid niet alleen bepaalt, maar dat de overheid risicodragende partners nodig heeft om deze complexe en kostenintensieve plek te ontwikkelen voor een dringende maatschappelijke behoefte. In het gezamenlijke ontwerp- en ontwikkelproces moet ook de overheid soms meebewegen, en kan het voorkomen dat plannen op onderdelen moeten worden aangepast. Een sprong van 33 naar 35 meter in dit project is in dat licht niet opzienbarend.</p>
2.3	<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 insprekers ingezonden brief d.d. 29-05-2019 heeft de gemeente niet gereageerd op de vraag naar aantallen studenten in dit kolosale gebouw. 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 insprekers onacceptabel. Straks wonen de insprekers op een campus, hoewel menig campus in Nederland ruimer en groener is van opzet dan hier gepland!</p> <p>De insprekers stellen vast dat de gemeente in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet 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>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. 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 gerealiseerd, wat eerst wel de bedoeling was, en ook op de Vazet-locatie en Brivec-locatie wordt 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 laadvermogen 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. Daarnaast wordt getoetst op voldoende en goed bruikbare fietsenstallingen.</p>
2.4	<p><i>Diversen geluidsoverlast:</i> Klankkast Voermanhaven: De insprekers weten uit ervaring dat geluidsoverlast een aanzienlijk effect heeft op de leefbaarheid van de locatie, zeker in de zomermaanden als meer mensen gebruik maken van de buitenruimte. Geluidsoverlast is een reëel en belangrijk aandachtspunt. 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 BP opgenomen geluidsonderzoek is alleen uitgegaan van de geluidsbron Friesestraatweg. Er is 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 insprekers 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 insprekers met een geluidskundige gesproken die aangeeft dat er plannen bekend zijn in andere</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. 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</p>

	<p>studentensteden waarbij geluidsberekeningen zijn gedaan waarin het gezamenlijk gebruik van dakterrassen door studenten als geluidsbron is genomen en waarin stemgeluid een belangrijke rekenfactor is.</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 buitenterras aan de Reitdiepzijde. Het geluid van spelende kinderen zal worden gereflecteerd door de nieuwe bouwmassa en ook voor overlast zorgen.</p>	<p>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). Het geluidniveau blijft echter ruim onder de grenswaarde. Als het minder druk is, blijven de geluidsniveaus 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 Friesstraatweg 175 en 181 Groningen' dd. 31-01-2020 van het adviesbureau WMA.</p>
2.5	<i>Parkeren:</i>	Met Woldring is afgesproken dat de parkeerplaatsen in het complex worden uitgegeven aan de bewoners van het complex. Ook noordelijker heeft

	<p>De parkeerproblemen in de buurt zijn ondertussen bekend. Wat zijn de afspraken met Woldring Verhuur BV die wethouder Van der Schaaf benoemde in de commissievergadering d.d. 4-3-2020?</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>Woldring parkeerruimte op eigen terrein beschikbaar gesteld voor haar bewoners.</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>
2.6	<p><i>"Participatie" traject tot nu toe:</i></p> <p>Voor zover de insprekers bekend, zijn er twee bijeenkomsten geweest over de Ontwikkelstrategie Reitdiepzone. Uit de verslagen maken de insprekers op dat er in het voorontwerpbestemmingsplan werkelijk niets is gedaan met de opmerkingen en suggesties van de omwonenden. Ook de eenzijdige informatiebijeenkomst in de Stadskerk op 8-4-2019 en het gesprek met de projectontwikkelaars op 04-09-2019 hebben niet geleid tot aanpassingen van het plan. De insprekers geven, nu het nog niet te laat is, de gemeente alsnog de kans om met hen het gesprek aan te gaan en de bemerkingen en zorgen over de plannen serieus te nemen. Zij willen graag op constructieve wijze het gesprek aangaan.</p> <p>Waarbij opgemerkt dat de steiger nooit in een officieel stuk heeft gestaan en daarnaast volgens het Waterschap ook absoluut niet mogelijk is.</p>	<p>De gemeente heeft veelvuldig ambtelijk overleg gevoerd met insprekers, waarin de zorgen van inspreker uitvoerig zijn gedeeld en besproken. Waar mogelijk is hier rekening mee gehouden in het plan.</p> <p>In relatie tot de bredere context van het gebied wordt dit najaar een informatiemarkt georganiseerd waar de gemeente graag met omwonenden en belanghebbenden van gedachten wil wisselen over kansen en zorgen in en over de zone, zodat deze kansen en zorgen kunnen worden afgewogen in de structuurvisie.</p> <p>De ontwikkelaar heeft altijd een of meerdere steigers op zijn tekeningen gehad en ook getoond. Of een steiger volgens het waterschap wel of niet mogelijk is aan de ontwikkelaar om te onderzoeken.</p>
2.7	<p><i>Vervolgtraject procedure plan:</i></p>	
3	<p><i>Bewoner Aluminiumstraat</i></p> <p>Een inspreker van de Aluminiumstraat geeft aan dat in verband met de huidige parkeeroverlast op de Friesestraatweg, als gevolg van het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid bij het recent gerealiseerde wooncomplex Wolde-ringlocatie, het belangrijk is dat er in dit bestemmingsplan wel nadrukkelijk gestuurd wordt op voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.</p> <p>De genoemde parkeeroverlast, zal in de bouwfase van Friesestraatweg 181 (en ook 175), tot gevaarlijke situaties en verkeersopstopping en leiden. Dit was bij</p>	<p>In het bestemmingsplan is opgenomen dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd moeten worden conform de gemeentelijke parkeernormen.</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>

	de bouw van de Wolderinglocatie ook al het geval. Er loopt hier een belangrijke fietsroute langs, richting Vinkhuizen en het Reitdiep.	
4	<i>Vereniging Wijkoverleg Vinkhuizen</i>	
4.1	<i>Onjuiste benaming gebied en buurten:</i> De vereniging Wijkoverleg Vinkhuizen merkt op dat het voorontwerpplan spreekt over de Reitdiepzone. Volgens de buurtindeling CBS 2014 heet het in dit bestemmingsplan genoemde gebied 'Reitdiepzone', 'buurt Friesestraatweg'. Het lijkt erop dat 'buurt Friesestraatweg' de aanduiding behoort te zijn om verwarring in ambtelijke stukken te voorkomen. Ook spreekt dit plan van een Wijk Vinkhuizen. Volgens de buurtindeling 2014 heet de wijk Nieuw-West en zijn er de buurten Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen- Zuid. Graag ziet de vereniging dat de correcte buurt- en wijkaanduidingen worden gebruikt.	De CBS-indeling is een statistisch-administratieve indeling, die niet per se met een nauwe relatie hebben met de benamingen die in het dagelijks spraakgebruik of de benamingen die in andere context gebezigd worden. De naam 'Reitdiepzone' betreft een aanduiding voor het herontwikkelingsgebied. Deze naam is voor de meeste mensen intussen veelzeggender dan de CBS-aanduiding 'buurt Friesestraatweg', ook omdat het meest gekende deel van de eigenlijke Friesestraatweg in de Schildersbuurt ligt. De aanduiding Vinkhuizen voor het verenigde Noord- en Zuid-Vinkhuizen wordt algemeen gebruikt en herkend – getuige ook de naam van uw vereniging- en leest vlotter weg dan de samenstelling.
4.2	<i>Architectonische waarde bebouwing:</i> De vereniging wil graag lof uiten op de architectonische waarde van het voorgestelde gebouw. De ontwikkelaar heeft een mooie aansluiting met het verleden weten te vinden. Een opsteker naast de helaas minder geslaagde voorstellen op de Crossroads- en Woldringlocatie.	We kunnen andermaal constateren dat ook bij dit project de meningen over de architectuur verdeeld zijn, en zowel negatieve als positieve reacties klinken.
4.3	<i>Ontbrekende eenheid en samenhang buurt Friesestraatweg:</i> De vereniging mist helaas een all over view voor de hele buurt Friesestraatweg. De ontwikkelingsstrategie Reitdiepzone is iets anders dan een bestemmingsplan. Volgens de vereniging past bij de grootschalige ontwikkeling in kralen een bestemmingsplan voor de hele buurt Friesestraatweg, in plaats van een lappendeken van bestemmingsplannen per kavel, die bovendien soms jaren na elkaar worden vastgesteld, waarbij telkens andere modes en politieke voorkeuren een stempel zetten, waardoor eenheid en samenhang ontbreken.	Het opstellen van een algemeen bestemmingsplan is niet mogelijk omdat voor elke locatie er sprake is van een specifiek stedenbouwkundig ontwerp. Wij hebben immers 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. Wij maken derhalve pas een bestemmingsplan als er gerede zekerheid is dat een ontwikkelaar ook daadwerkelijk zal bouwen. Dat is voor het plan Portland nu het geval. 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>Het beoogde woningbouwplan past hierin. Er is derhalve sprake van een plan dat aansluit op de beoogde herontwikkeling van de Reitdiepzone. 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>
4.4	<p><i>Verkeerssituatie:</i> Essentieel voor de verdere ontwikkeling van de 'kralen' is het vaststellen en regelen van de ontsluiting van het plangebied. Dat moet nu via een vrij slecht onderhouden klinkerweg met een 50 km/ uur regime. De weg is een belangrijke fietsroute voor schooljeugd en studenten richting Zernike. Inmiddels is door de realisatie van de Woldringlocatie een flessenhals gecreëerd. Rondom de Woldringlocatie wordt er veelvuldig op straat geparkeerd, parkeerverboden worden genegeerd, er wordt vaak geladen en gelost waardoor gevaarlijke verkeerssituaties en opstoppingen ontstaan. De ontwikkeling van de Friese straatweg dient volgens de vereniging vooraf te gaan aan de ontwikkeling in het plangebied. Een goede infrastructuur garandeert ook de doorstroming tijdens de bouwactiviteiten.</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. Voor fietsers richting Zernike, Reitdiep en Aduard zijn er alternatieve routes langs het Reitdiep en door Vinkhuizen. In de definitieve situatie wordt de straat heringericht en een maximumsnelheid van 30 km/uur ingevoerd. Om de snelheid te remmen zullen fietsvriendelijke drempels worden aangelegd. De bestaande klinkers zullen worden vervangen door vlakkere klinkers, wat het fietscomfort ten goede komt.</p>
4.5	<p><i>Straat- en fietsparkeren:</i> Hoewel er wordt voldaan aan de norm qua parkeren, heeft de vereniging wel zorgen hierover. Bij de Woldringlocatie ziet de vereniging veel hinderlijk straatparkeren, wat de veiligheid niet ten goede komt. Lacune in het voorstel is een opmerking over fietsparkeren. Bij de Woldringlocatie zien we grote problemen met ophopingen van fietsen op het trottoir, wat de veiligheid van voetgangers en de bereikbaarheid voor mindervaliden vermindert. Het plangebied voorziet in 585 woningen, veelal gericht op jongeren, die relatief vaker de fiets pakken. Graag ziet de vereniging we een proactieve houding voor het gemeentebreed toenemende probleem van fietsparkeren in de openbare ruimte.</p>	<p>Ook in dit bestemmingsplan is opgenomen dat voldoende parkeerplaatsen voor zowel auto als fiets op eigen terrein aangelegd moeten worden conform de gemeentelijke parkeernormen. De casus 'Woldring' laat echter ook zien dat voldoende fietsparkeerplaatsen nog geen garantie is dat ook alle bewoners hun fiets daar parkeren. Hier ligt ook een rol voor de beheerders van de complexen om de huurders hierop aan te spreken.</p>
4.6	<p><i>Groenstructuur:</i> Hoewel het groen in het plan mager is, is de vereniging blij dat er gekozen wordt voor een groene kade aan het Reitdiep. Het historische en ecologische</p>	<p>De westoever van het Reitdiep maakt deel uit van het plangebied, maar het Reitdiep zelf niet. Dat is geregeld in het bestemmingsplan voor het Openbaar Vaarwater.</p>

	<p>belangrijke Reitdiep zelf vindt de vereniging als waarde niet genoeg terug in dit bestemmingsplan en de eerder ingediende bestemmingsplannen Wol-dringlocatie en Crossroads. Ook hiervoor geldt dat een all over visie noodzake-lijk is.</p>	<p>De groene bestemming in dit plan wordt maximaal uitgenut door het combineren van recreatie, bewegen, verblijven en ecologie. Toepassing van een bloemrijk grasmengsel verhoogt de belevingswaarde ten op-zichte van bijvoorbeeld gazon en sluit goed aan bij het landelijke karakter van het Reitdiep en de ecologische zone op de oostoever.</p> <p>Op het dijklichaam is het niet mogelijk om bomen te planten in verband met de veiligheid. De dijk zou ernstig verzwakt worden wanneer bomen omwaaien en de wortels stukken dijk meesleuren. Struiken op de dijk is ook niet mogelijk in verband met toegankelijkheid voor het onderhoud. De kracht en kwaliteit zit in het doorgaande karakter langs alle ontwikke-lingen zodat een ultieme beleving van het Reitdiep ervaren kan worden.</p>
4.7	<p><i>Waterafvoer:</i> Het is nog niet duidelijk uit het plan hoe het hemelwater wordt afgevoerd: of naar het Reitdiep of naar de Vinkhuizer graft. Gezien de grote druk op de he-melwaterafvoer door toegenomen bebouwing en klimaatverandering, ziet de vereniging dat in Vinkhuizen- Zuid de zogenaamde ‘vijvers’ langs de Ringweg een erg hoog waterpeil krijgen, met als gevolg wateroverlast vooral op fietspad Zilverpad. Extra belasting van deze waterboezems lijkt de vereniging geen goede zaak.</p>	<p>De hogere delen van het perceel kunnen (vertraagd) afwateren op het Reitdiep, de lagere delen niet. Het bestaande hemelwaterriool leidt naar de Vinkhuizer Graft.</p> <p>Door de aanleg van een bergingskelder, wadi en waterdoorlatende ver-hardening wordt voorkomen dat er een versnelde afvoer van water naar het oppervlaktewater zal plaatsvinden, waarmee wateroverlast wordt voorko-men. Door de toepassing van deze maatregelen zal de belasting op de vij-ver langs de Ringweg juist afnemen.</p>
4.8	<p><i>Geluidhinder:</i> Wat betreft de geluidshinder door de Ringweg en de Friesestraatweg merkt de vereniging het volgende op. Het voorontwerp verwacht een afwaardering van de Friesestraatweg naar 30 km/u-zone. Graag ziet de vereniging dat gereali-seerd voordat de bebouwing zijn beslag krijgt. De geluidsbelasting hangt im-mers deels af van het aanwezig zijn van een 30 km/u zone. Mocht de 30 km/u niet worden gerealiseerd, dan heeft dit plan een probleem. Ook is het wenselijk dat dit een daadwerkelijke handhaafbare 30 km/u zone zal worden, anders dan de huidige 30 km/u zones in Vinkhuizen-Noord en Vinkhuizen- Zuid die wel als zodanig worden aangeduid, maar niet als zodanig zijn ingericht. De vereni-ging vraagt zich af hoe een grootschalige ontsluiting, voor duizenden bewoners moet plaatsvinden op een 30 km/u weg, die als zodanig is ingericht. In verband met stikstof, fijnstof, en CO2 en geluidshinder van Ring West maakt de vereni-ging zich zorgen en vraagt zich af of slechts het realiseren van dove gevels vol-doende is om de leefbaarheid binnen het gebouw te garanderen.</p>	<p>Vast staat dat de weg een 30 kilometerweg zal worden. Die opdracht is ook vastgelegd in het hogere waardebesluit behorend bij het bestem-mingsplan Friesestraatweg 139 (Crossroads). Om de snelheid te remmen zullen fietsvriendelijke drempels worden aangelegd. De bestaande klin-kers zullen worden vervangen door vlakke klinkers, wat het fietscom-fort ten goede komt.</p> <p>Het exacte moment van uitvoering is nog in studie. Het is praktijk dat de definitieve inrichting van de weg plaatsvindt na afronding de bouw, om-dat de weg anders weer kapotgereden wordt door het bouwverkeer, of de snelheidsremmende inrichtingselementen het bouwverkeer belemmeren c.q. de verkeersveiligheid rond het bouwverkeer nadelig beïnvloeden.</p> <p>Rond bouwwerkzaamheden zullen sowieso snelheidsbeperkingen en par-keerbeperkingen gelden.</p>

		<p>Wat betreft de zorgen over de leefbaarheid binnen de toekomstige woningen verwijzen wij graag naar het akoestisch onderzoek en het ontwerpbesluit op basis van de Wet geluidhinder voor dit woningbouwplan. Zie verder ook onze reacties hieronder over luchtkwaliteit, het binnenmilieu en de toepassing van de Wet geluidhinder bij dit woningbouwplan.</p>
4.9	<p><i>Afvalstromen:</i> De vereniging mist in dit plan een paragraaf over de invulling van de huisvuilstromen. Bij de Woldringlocatie ziet de vereniging dat dat helemaal niet goed is gegaan. Het aantal ondergrondse afvalcontainers lijkt onvoldoende. Er is constant sprake van bijplaatsingen. De bosschages bij de Friesestraatweg voor de locatie liggen vol zwerfvuil en bouwpuin. Papier- en glascontainers werden pas geplaatst ruim na de oplevering van het complex. De locatie van deze tijdelijke containers is voor de verkeersveiligheid niet optimaal. Het voorkomen van letterlijk puinruimen nadien is gewenst. De vereniging ziet graag een visie over huisvuilaanbieding verwerkt in het bestemmingsplan.</p>	<p>Vooropgesteld wordt dat een bestemmingsplan de afvalinzameling niet regelt. Wel willen we er op deze plaats het volgende over zeggen. Er worden voldoende ondergrondse containers geplaatst 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. 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 sloopafval, daarvoor bestaan andere inzamelkanalen. Bijplaatsing is niet wenselijk en betekent ook voor de gemeente veel extra werk. Beter zou zijn als de verhuurder als service aan de huurders voor een korte periode een container plaatst. Voor regulier huishoudelijk gebruik zou de capaciteit van de geplaatste containers echter voldoende moeten zijn als de bewoners de juiste inzamelkanalen gebruiken.</p>
A	GGD	
A.1	<p>Gezondheid wordt door ons niet gezien als de afwezigheid van ziekte, maar als het vermogen zich aan te passen en een eigen regie te voeren, in het licht van de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven (Huber 2012). Dit betekent dat we graag een leefomgeving zien die de gezondheid beschermt én bevordert, en die bewoners de gelegenheid biedt eigen regie te voeren. We richten ons vooral op de gezondheidswinst die te behalen is door een optimaal ingerichte fysieke omgeving. Een omgeving die voldoet aan de normen is het startpunt. Maar juist onder de normen is nog veel gezondheidswinst te behalen.</p> <p>Gezondheid en omgevingswet</p>	<p>We constateren met de GGD dat het onderwerp ‘gezondheid’ zich mag verheugen in een toenemende beleidsaandacht, zowel in de aanstaande Omgevingswet als in ons eigen beleid, zoals in de omgevingsvisie The Next City. In The Next City komt het aspect gezondheid nadrukkelijk aan bod.</p>

	<p>Zoals bekend heeft gezondheid een prominentere plaats gekregen in de Omgevingswet. Dat is meteen te zien in het tweeledig doel van de Omgevingswet;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit bereiken en in stand houden, • De fysieke leefomgeving doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen. <p>Naast de omgevingswet heeft de gemeente Groningen meerdere beleidsstukken waarin veel nadruk wordt gelegd op het behalen en het verbeteren van een gezonde leefomgeving.</p> <p>Woningbouwopgave: een kans voor gezondheid Vanuit de woningbouwopgave is het bekend en begrijpelijk dat er nu woningen gebouwd moeten worden. Maar de bouwopgave is ook een kans op de lange termijn. Als er nu wordt geïnvesteerd in de juiste maatregelen om gezondheid te beschermen en te bevorderen, levert dat op lange termijn gezondheidswinst op. Vanuit de Omgevingsvisie The Next City wordt dit onderschreven door te stellen dat structureel investeren in de ruimtelijke en sociale voorwaarden voor een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving kan zorgen voor de uitnodiging om te ontmoeten, bewegen, het maken van gezonde keuzes en het bevorderen van een actieve levensstijl.</p>	
A.2	<p>Wij signaleren dat gezondheid - in relatie tot leefomgeving - niet als thema in uw voorontwerpbestemmingsplan wordt genoemd. Wij zouden graag willen zien dat gezondheid - in lijn met gemeentelijk beleid - een prominentere plek krijgt in het plan en dat er inzichtelijk gemaakt wordt hoe zwaar gezondheid meeweegt als beoordelingscriterium bij keuzes tussen (ontwerp)mogelijkheden binnen het plan. Gezondheid zou een meer integraal onderdeel van het ontwerp moeten zijn.</p>	<p>Zoals hierboven vermeld heeft gezondheid in The Next City al een nadrukkelijke plek gekregen.</p> <p>Het bestemmingsplan in zijn huidige vorm is in essentie een juridisch instrument dat ruimtegebruik regelt en faciliteert, en in mindere mate sturing geeft op andere terreinen, c.q. op ontwerp- en uitvoeringsaspecten. Onder de Omgevingswet wordt dat anders. In het kader van de Omgevingswet krijgt het aspect gezondheid in de diverse instrumenten en documenten een passende en effectieve uitwerking. Daarbij blijven wij, zoals reeds geruime tijd op diverse niveaus gebeurt, uiteraard de GGD betrekken.</p>
A.3	<p><i>Geluid</i> De geplande woningbouw ligt op een locatie met een zware geluidsbelasting omdat de woningen in het bouwplan worden blootgesteld aan geluid afkomstig</p>	<p>De gemeente heeft op grond van de Wet geluidhinder de bevoegdheid om – goed gemotiveerd – hogere waarden vast te stellen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Zonder deze wettelijke</p>

<p>van de Westelijke Ringweg (N370), de ventweg (Friesestraatweg) en de Metaallaan. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 66 dB Lden op de zuidwestgevel van het bouwplan.</p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat er hogere grenswaarden voor geluid aangesteld moeten worden dan wettelijk is bepaald, namelijk 53 dB in plaats van de voorkeursgrenswaardewaarde van 48 dB. De hogere grenswaarde voor geluid mag alleen door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.</p> <p>De gezondheidkundige richtwaarden zijn 50 dB Lden en 40 dB Lnight op de hoogst belaste gevel, gecumuleerd voor de bronnen wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Deze gezondheidkundige richtwaarden zijn opgesteld ter bescherming van de gezondheid en om slaapverstoring zo veel mogelijk te voorkomen.</p> <p>Verder is in Wet geluidhinder bepaald dat er een aftrek mag worden toegepast in verband met het stiller worden van motorvoertuigen in de toekomst. Ook hoeft volgens Wet geluidhinder de geluidsbelasting van de Friesestraatweg niet worden meegeteld, omdat het een 30 km/uur weg is. De GGD gaat bij haar advisering uit van de werkelijke geluidsniveaus van alle aanwezige geluidsbronnen, en niet van (juridisch) gecorrigeerde niveaus.</p> <p>Wanneer bron- en overdrachtsmaatregelen niet voldoende effectief zijn, dan adviseert de GGD om isolerende maatregelen te treffen om een acceptabel binnen niveau van 33 dB te behalen. Dit met zo weinig mogelijk dove gevels.</p> <p>Daarnaast adviseert de GGD om in elk geval een geluidsluwe aangename zijde per woning te creëren. De slaapkamers moeten zo veel mogelijk aan deze geluidsluwe zijde zijn gesitueerd.</p> <p>Bij het raadplegen van afbeelding 6.3 uit Bijlage 7 voegen wij daarbij de zorg toe dat er mogelijk een te hoge geluidsbelasting binnenshuis ontstaat doordat er geen dove gevel op de zijkant van de tussenunits van de studentenhuisvesting aangebracht wordt (aangegeven met oranje markering in figuur 1). (betreft verticale geveldelen haaks op Friesestraatweg ter plaatse van hoogtesprongen - red.)</p>	<p>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 vinden wij ongewenst vanwege het beleid om compact te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied en de grote woningbouwtaakstelling.</p> <p>Het streven is om in lijn met de Wet geluidhinder de betrokken woningen van voldoende geluidwerende en/of geluidafschermende constructies te voorzien, zodat de gevelbelasting nergens hoger wordt dan de maximale grenswaarde, en een aanvaardbaar en voor deze locatie zo goed mogelijk (akoestisch) woonklimaat wordt gecreëerd. Waar dat niet mogelijk is, worden de gevels uitgevoerd als dove/slechthorende gevels die voldoen aan de Wet geluidhinder.</p> <p>Wij gaan overigens nog iets verder dan de GGD adviseert. Zo moet de karakteristieke geluidwering ook in een toekomstige worst-case situatie voldoende zijn om een akoestisch binnenklimaat te waarborgen van maximaal 33 dB. En bij het bepalen van de cumulatieve geluidbelasting gaan wij nog een stapje verder dan de Wet geluidhinder: aan het Wghogerewaardenbesluit verbinden wij standaard de voorwaarde dat de karakteristieke geluidwering moet worden gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting van alle relevante bronnen (met inbegrip van 30 km/u-wegen) zonder aftrek.</p>
---	---

A.4	<p><i>Binnenmilieu</i></p> <p>Natuurlijke ventilatie, door middel van het openen van ramen, is door de hoge geluidsbelasting onprettig en bij dove gevels vaak niet mogelijk. Voor een aangenaam binnenmilieu is mechanische ventilatie dan noodzakelijk. Van mechanische ventilatie is bekend dat dit frequent aanleiding geeft tot gezondheidsklachten. Zeker gezien de ligging op het zuidwesten, 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. Daarbij is het belangrijk om toekomstige bewoners te informeren over de aanwezigheid van het ventilatiesysteem met de gebruiks- en onderhoudsspecificaties die daarvoor gelden, bijvoorbeeld via een “Ventilatie Presstatiekeuring”. Verder willen wij adviseren om in de dove gevel ramen toe te passen die wel geopend kunnen worden, zodat bewoners meer keuzemogelijkheden hebben om te ventileren.</p>	<p>Het toepassen van ramen in dove gevels is niet toegestaan omdat volgens vaste jurisprudentie dove gevels ‘doof moeten blijven’. Verder zouden bewoners voor een gezond binnenmilieu ook niet afhankelijk moeten zijn van natuurlijke ventilatie in geluidbelaste gevels, zodat zij niet hoeven kiezen tussen ernstige geluidhinder of een ongezonde binnenlucht en desgewenst langdurig in de woning kunnen verblijven met gesloten ramen, bijv. om slaapverstoring te voorkomen.</p> <p>Een gezond binnenmilieu vereist een zo optimaal mogelijk en voldoende gedimensioneerd mechanisch ventilatiesysteem dat stil en makkelijk te onderhouden is, zodat het ook daadwerkelijk gebruikt wordt en goed blijft functioneren.</p>
A.5	<p><i>Luchtkwaliteit</i></p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan wordt omschreven dat de luchtkwaliteit in Groningen voldoet aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Dit is gemiddeld gezien correct. Echter kunnen er lokaal wel pieken ontstaan in de luchtverontreiniging. Deze pieken kunnen veroorzaakt worden door verkeer, bijvoorbeeld op plekken als stoplichten waar het verkeer zich ophoopt en in de spits. Het is aannemelijk dat er pieken in luchtverontreiniging op deze locatie kunnen ontstaan omdat de locatie zich bevindt nabij drukke verkeerssituaties (kruispunten met stoplichten). Het is daarom belangrijk dat de inlaat van de mechanische ventilatie niet in deze hoogst belaste gevels wordt geplaatst. Hierdoor wordt voorkomen dat de meest vervuilde lucht de woningen in komt. Daarnaast is het belangrijk om te realiseren dat ook onder de wettelijke luchtkwaliteitsnormen veel gezondheidswinst te behalen is.</p>	<p>Dat de inlaatpunten voor de mechanische ventilatie zo worden geplaatst dat niet de meest verontreinigde buitenlucht aan wordt gezogen, ligt voor de hand. De inlaatpunten worden zo veel mogelijk gesitueerd op plekken waar de concentraties van luchtverontreiniging niet hoger zijn dan de achtergrondconcentraties van fijn stof (die reeds onder de WHO-advieswaarden liggen).</p> <p>Stagnerend verkeer nabij de locatie leidt inderdaad tot een wat hogere uitstoot en daarmee ter plekke tot een iets hogere concentratie 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 voldoen aan de gezondheidskundige 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 en daarmee de luchtkwaliteit in de toekomst zal verbeteren.</p>
A.6	<p><i>Hitte en klimaatbestendigheid</i></p> <p>Een groene omgeving zorgt voor minder hittestress en is het beter bestand tegen extreme neerslag. Een gezonde en groene leefomgeving daagt de bewoners daarnaast uit om te bewegen en kan daarmee de gezondheid van de bewoners bevorderen. De parkeerplekken in dit voorontwerpbestemmingsplan lijken</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, maar om het water zo goed mogelijk af te voeren.</p>

	gepland te zijn in de binnenplaats van de studentenhuisvesting. Nog meer groene ruimte binnen het plan zou gerealiseerd kunnen worden door bijvoorbeeld het gebruik van een verdiepingsvloer met parkeerplaatsen eronder en groene leefruimte erbovenop.	
A.7	<i>Plannen Ringweg</i> De huidige milieubelasting op de locatie is vanuit gezondheidskundig perspectief niet ideaal. Er zijn plannen om de westelijke ringweg te veranderen: hierbij kan het gaan om het verleggen, verdiepen afschermen of veranderen van de functie van de weg. Het is aannemelijk dat elk van deze maatregelen een verbetering kan 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.	De ontwikkelingen rondom de westelijke ringweg kennen een eigen dynamiek en tijdpad. Momenteel vinden er voorverkenningen plaats. De keuzes worden uiteindelijk gemaakt binnen de planstudie voor de westelijke ringweg. Daarbij is het streven een niet verslechterende gezondheidssituatie voor de bewoners en bij voorkeur een verbetering.
A.8	<i>Bodemvervuiling</i> Er zijn meerdere bodemvervuilingen op het terrein aanwezig. Wij gaan ervan uit dat de bodemverontreinigingen na sanering geen gebruiksbeperkingen of gezondheidsrisico's oplevert.	De grond is gekocht van de gemeente Groningen. De gemeente zal zorgdragen voor de functiegericht sanering.
A.9	<i>Bewonersinformatie</i> Tot slot moet worden opgemerkt dat het belangrijk is om toekomstige bewoners te informeren over de milieubelasting op de woning en de beperkingen die dit in het gebruik van de woning kan geven.	De hinderbronnen in de omgeving zijn voldoende zichtbaar voor aspirant-bewoners om deze te kunnen onderkennen. Daarbij publiceert de gemeente Groningen vijfjaarlijks zogenaamde geluidkaarten, waarop voor de hele gemeente is te zien hoe hoog de geluidbelasting is op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten (https://gemeente.groningen.nl/geluidkaarten). Verder kunnen aspirant-bewoners zich op de hoogte stellen van de aangebrachte voorzieningen en welke gebruiksbeperkingen die al dan niet met zich mee brengen. Van verhuurders verwachten wij dat de bewoners geïnstrueerd worden over de werking en het benodigde onderhoud van de voorzieningen.
A.10	<i>Locatie ongeschikt</i> De GGD is van mening dat het vanuit gezondheidskundig perspectief onwenselijk is om op een plek met zo'n hoge milieubelasting te wonen.	De keuze om de voormalige strook met zware en vervuilende bedrijvigheid langs het Reitdiep te transformeren naar een nieuw woongebied dateert van vele jaren geleden. In The Next City is deze keuze herbevestigd en is de Reitdiepzone aangewezen als stedelijke ontwikkelingszone naar nieuwe woningbouw, met als uitgangspunt dat hier compact en intensief gebouwd wordt ('stedelijke inbreiding', met het oog op duurzaam ruimtegebruik - Ladder duurzame verstedelijking). Vanwege de grote

		<p>woningbouwtaakstelling voor de stad is het van belang dat in deze zone veel woningen worden gerealiseerd.</p> <p>Bij de aanwijzing tot stedelijke ontwikkelingszone was uiteraard bekend dat de locatie vanuit het oogpunt van gezondheid niet het meest gunstig ligt. De woningbouwopgave, de ruimtelijke opgave én mogelijkheden in dit gebied op korte afstand van centrum en belangrijke onderwijsvoorzieningen, maken echter dat deze locatie niet onbenut kan worden gelaten. De locatie is geluidstechnisch weliswaar niet optimaal, maar kan wél aan de normen voldoen en nemen we alle daartoe benodigde maatregelen, rekening houdend met een toekomstig worstcase-scenario.</p>
B	Provincie Groningen	
B.1	<p>Geluid</p> <p>De provincie is wegbeheerder van de N370 (westelijke ringweg). Momenteel is een reconstructie van de westelijke ringweg in voorbereiding. Het is nu echter nog niet aan te geven wanneer de reconstructie uitgevoerd zal worden. De westelijke ringweg is een geluidsbron in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Voor de provincie is het van groot belang dat bij de inpassing van nieuwe geluidgevoelige gebouwen langs de weg de geluidtoetsing correct plaatsvindt, zodat er bij de toekomstige reconstructie van de ringweg geen aanvullende belemmeringen of kosten ontstaan</p> <p>Toekomstig maatgevende jaar</p> <p>In het akoestisch onderzoek wordt 2029 als het toekomstige maatgevende jaar gehanteerd. Niet dat hier een significante wijziging van de prognose van te verwachten is, maar bij woningbouw moet voor het toekomstig maatgevende jaar het 1Oe jaar na realisatie van het plan worden genomen. Dit zal naar verwachting niet 2029 maar eerder 2032 zijn.</p> <p>Karakteristieke geluidwering dove gevels</p> <p>Op de meeste gevels van de te realiseren woningen wordt de ten hoogste vast te stellen hogere grenswaarde vanwege geluid van de N370 (53 dB) overschreden. In de toelichting is aangegeven dat deze gevels doof moeten worden uitgevoerd. Op de verbeelding is aangegeven welke gevels dit betreft. Omdat dit niet voor verdiepingen afzonderlijk is aangegeven, geldt dit voor alle</p>	<p>Aan een Wgh-besluit verbinden wij standaard de voorwaarde dat de karakteristieke geluidwering moet worden gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting van alle relevante bronnen (met inbegrip van 30 km/u-wegen) zonder aftrek. Deze voorwaarde gaat verder dan wat de Wet geluidhinder voorschrijft. Uiteraard nemen wij bij zo'n Wgh-besluit ook alle andere relevante bepalingen en voorwaarden van de Wet geluidhinder in acht, zoals bijv. de beoordeling van de aanvaardbaarheid van samenloop.</p> <p>Verder leggen wij inmiddels standaard in de planregels vast, dat de betrokken geluidwerende voorzieningen in stand moeten worden gehouden. In artikel 5.2.2, sub f onder 1 is geregeld dat de woningen moeten voldoen aan de vastgestelde hogere grenswaarde.</p> <p>.</p>

verdiepingen van de aangegeven gevels. Als dit niet gewenst is, dan moet dit per verdieping worden aangegeven.

De dove gevels (waarachter verblijfsgebieden komen) moeten een karakteristieke geluidwering hebben die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB (wegverkeer). Dit is opgenomen in artikel 1.35 van de planregels. De geluidbelasting is in artikel 1.40 gedefinieerd als 'de geluidsbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg'.

In het akoestisch onderzoek is voor de bepaling van de cumulatieve geluidbelasting alleen geluid van wegverkeer berekend, omdat andere geluidbronnen niet relevant bijdragen.

Het is gebruikelijk dat bij het bepalen van de geluidwering wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek (§6.6 en §7) is dit ook aangegeven.

Omdat het akoestisch onderzoek en ook een hogere waardenbesluit geen toetsingskader zijn bij een te verlenen bouwvergunning, dient in elk geval eenduidig te worden aangegeven van welke waarden uit dient te worden gegaan bij het bepalen van de benodigde karakteristieke geluidwering, door deze waarden in het bestemmingsplan op te nemen.

Bij de bepaling van de cumulatieve geluidbelasting en bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering in het aandeel wegverkeer wordt de aftrek ingevolge artikel 110g Wgh niet toegepast (art. 3.4 lid 2 en hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het RMG 2012). Omdat in de waarden die zijn opgenomen in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek de aftrek ingevolge artikel 110g wél is betrokken, kunnen deze waarden niet worden gehanteerd voor het bepalen van de karakteristieke geluidwering. Hiervoor moeten de waarden die zijn opgenomen in bijlage 5 van het akoestisch onderzoek worden gehanteerd.

Toelaatbaarheid cumulatieve geluidbelasting

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek geeft aan dat de woningen een cumulatieve geluidbelasting tot 69 dB krijgen. Dit is hoger dan de plandrempel van 62 dB die de provincie hanteert in haar actieplan wegverkeerslawaai 3e tranche en ook hoger dan de plandrempel van 65 dB die de gemeente Groningen hanteert

in haar actieplan wegverkeerslawaai 2018-2023 . Ik verzoek u om in de toelichting aan te geven waarom en onder welke voorwaarden de gemeente dit toelaatbaar acht.

Alternatieve geluidafschermdende en/of dempende gevelconstructie

Art. 5.2.2.f.1 van de planregels biedt de mogelijkheid de dove gevels te combineren met een geluidafschermdende en/of dempende gevelconstructie , of de geluidafschermdende en/of dempende gevelconstructie als alternatief voor de dove gevels te hanteren.

Als de voorkeursgrenswaarde niet kan worden behaald, dan dienen voor de achterliggende gevels (de bouwkundige constructie) hogere waarden (tot maximaal 53 dB) te worden verleend.

Als met de hiervoor aangegeven voorzieningen in het tussengebied met de achterliggende gevel buitencondities blijven, moeten die voorzieningen worden gezien als overdrachtsmaatregelen. Als daarmee op de achterliggende gevel (met eventueel te openen delen) een geluidbelasting rest die niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, is de situatie zonder verdere procedures of motivering toelaatbaar.

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

Hogere grenswaarden

Als de voorkeursgrenswaarde niet kan worden behaald, dan dienen voor de achterliggende gevels (de bouwkundige constructie) hogere waarden (tot maximaal 53 dB) te worden vastgesteld .

Bij het onderhavige voorontwerp is (nog) geen hogere waardenbesluit gevoegd. Als geen hogere waarden worden vastgesteld, dan rest alleen nog de mogelijkheid de in art. 5.2.2.f.1 bedoelde voorzieningen zo uit te voeren dat de geluidbelasting op de achterliggende gevel niet hoger wordt dan 48 dB.

Als hogere waarden worden vastgesteld, dan dient dit te worden gemotiveerd aan de hand van de criteria van artikel 110a lid 5 van de Wgh.

	In stand houden voorzieningen Geluidwerende voorzieningen moeten in stand worden gehouden. Aangezien dit nog niet in de regels is vastgelegd, verzoek ik u dit alsnog te doen.	
C	Waterschap Noorderzijlvest	
C.1	<i>Verbeelding met Regels</i> Op de verbeelding met regels hebben wij geen opmerkingen. De waterkering langs het Reitdiep is goed weergegeven op de kaart en van de juiste regels voorzien. In de andere bestemmingen zijn waterhuishoudkundige zaken goed geborgd.	-
C.2	<i>Toelichting</i> Paragraaf 4.4 Water geeft een goede beschrijving van het beleid van waterschap Noorderzijlvest en de gemeente Groningen over de (afval)wateraspecten. Ook de opgave die deze ontwikkeling qua water oplevert, is goed beschreven. Dit is het resultaat van constructieve overleggen die in een vroeg stadium zijn gevoerd over dit plan, namens de initiatiefnemer, met zowel het waterschap Noorderzijlvest als de gemeente Groningen.	-
C.3	<i>Uitwerking</i> Omdat de wateropgave niet is uitgewerkt en concreet gemaakt kunnen wij niet akkoord gaan met dit voorontwerpbestemmingsplan. Het is teleurstellend dat de opgaves niet zijn uitgewerkt in concrete oplossingen. Het wordt in de paragrafen 4.4.4, 4.4.5 en 4.4.6 niet duidelijk hoe hemelwater wordt verzameld, vastgehouden en vertraagd wordt afgevoerd naar het regenwaterriool en/of oppervlaktewater. Ook wordt niet duidelijk hoe waterschap Hunze en Aa's staat tegenover het eventueel afvoeren van hemelwater naar het Reitdiep en welke voorwaarden daaraan gesteld worden. Wij gaan ervan uit dat in het ontwerpbestemmingsplan keuzes zijn berekeningen en tekeningen aantonen dat die keuzes overeenkomen met de randvoorwaarden en eisen die zijn gesteld door de gemeente en het waterschap c.q. de waterschappen. Wij achten het opnieuw in gesprek gaan over de randvoorwaarden niet zinvol, zoals wordt gesuggereerd in het voorontwerp. Uiteraard willen wij toetsen of voorgenomen uitwerking in overeenstemming is met de gestelde	Er heeft nader overleg plaatsgevonden. De uitkomsten daarvan zijn verwerkt in een memo, die is gevoegd als bijlage 4 bij de toelichting.

	randvoorwaarden, voordat de uitwerking in ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.	
D	Waterschap Hunze en Aa's	
D.1	<p>De planlocatie ligt geheel binnen het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest maar grenst aan het boezemwater van waterschap Hunze en Aa's. in de voorbereiding van dit plan is overleg geweest tussen de betrokken partijen. De voorwaarden en aanbevelingen zijn wat Hunze en Aa's betreft op de juiste wijze in het plan opgenomen.</p> <p>Wij hebben geen inhoudelijke opmerkingen op dit voorontwerp van dit plan.</p>	-
E	Omgevingsdienst	
	<p>Op de verbeelding en in de regels behorend bij het voorontwerpbestemmingsplan Friesestraatweg 181 is geen "Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen" opgenomen zoals in het bestemmingsplan Friesestraatweg 139.</p> <p>Geadviseerd wordt om op de verbeelding de "Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen" op te nemen en in de regels te beschrijven zoals in het bestemmingsplan Friesestraatweg 139 is gedaan.</p>	Is aangepast.