

Raadsvoorstel



Onderwerp Vaststelling Structuurvisie Reitdiepzone
Steller/telnr. [REDACTED] / 06-43554958 Bijlagen 9

Registratienummer 2022
Classificatie Openbaar Geheim Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)

Portefeuillehouder [REDACTED]
Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: Maand 6 Jaar 2022
Raad LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de zienswijze van de Provincie Groningen, overeenkomstig het zienswijzenverslag over de ontwerp structuurvisie Reitdiepzone en het bijbehorend Plan-MER, op twee punten over te nemen;
- II. de overige zienswijzen, overeenkomstig het zienswijzenverslag over de ontwerp Structuurvisie Reitdiepzone en het bijbehorend Plan-MER, niet over te nemen;
- III. de structuurvisie Reitdiepzone ,digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.SV010Reitdiepzn-vg01 inclusief bijlagen en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van 25-11-2020, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig dit voorstel vast te stellen;
- IV. het Milieueffectrapport Reitdiepzone Groningen met bijhorende aanvulling vast te stellen.

Samenvatting

De Reitdiepzone is een integrale gebiedsontwikkeling waarin het bedrijventerrein aan de Friesestraatweg wordt getransformeerd tot hoogstedelijk woonmilieu. Deze ontwikkeling is reeds in gang gezet, waarbij de verwachting is dat het aantal woningen in het plan de grens van 2000 overstijgt. Hiermee wordt het plan m.e.r.-plichtig. Er is daarom een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit MER is gekoppeld aan een nieuwe Structuurvisie voor de gehele Reitdiepzone. Deze visie is weer de uitwerking en actualisering van de Omgevingsvisie The Next City en de eerder vastgestelde Ontwikkelstrategie. De Structuurvisie en het MER hebben zes weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. Er zijn 12 zienswijzen ingediend welke inmiddels beoordeeld zijn. De zienswijzen zien deels op het toegedeelde programma en deels op de effecten op de omgeving van het programma. Alleen de zienswijze van de Provincie leidt op twee punten tot aanvulling van de Structuurvisie. Daarnaast is er een advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage ontvangen, dit advies heeft geleid tot een aanvulling op het MER. De Structuurvisie kan nu worden vastgesteld.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De Reitdiepzone is een te herontwikkelen gebied tussen Vinkhuizen en Paddepoel. In deze zone vindt al decennia lang een transformatie plaats. De oorspronkelijke functie voor de zone – handel en industrie – is grotendeels verleden tijd. Het gebied wordt herontwikkeld als gemengd stedelijk gebied met het accent op woningbouw. In de Update ontwikkelstrategie Reitdiepzone (2017) is beschreven dat in de zone plaats is voor een gevarieerd woningaanbod voor meerdere doelgroepen (jongeren, starters, ouderen en gezinnen met kinderen). Naast woningbouw zijn ondersteunende, openbare functies op de begane grond toegestaan. Gelet op de ligging tov de Friesestraatweg zijn hoogteaccenten vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst/mogelijk.

Met de in 2018 vastgestelde Omgevingsvisie The Next City bereidt Groningen zich voor op een verwachte groei van het aantal inwoners. Daarbij zijn de volgende keuzes geformuleerd:

- Vasthouden aan de compacte stad, niet extra in het buitengebied bouwen;
- Ontwikkelen langs radialen die stad en ommeland verbinden;
- Benutten van de ontwikkelzones om de wijken aan elkaar te hechten;
- Gemengde stedelijke gebieden ontwikkelen; binnen deze gebieden is differentiatie mogelijk;
- Benutten bestaande kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

De woningbouwontwikkeling in de Reitdiepzone is snel gegaan. Eerder is het gezien de geringe aantallen woningbouwplannen niet nodig geweest een Structuurvisie met een MER op te stellen. Met de huidige onherroepelijke plannen van Woldring (435 woningen), Brivec (125 woningen), Crossroads (292 woningen) en Dykstaete (160 woningen) is de harde planvoorraad binnen de zone ca. 1000 woningen. Bovendien is het bestemmingsplan voor Portland (575 woningen) inmiddels ook vastgesteld. Daarmee komt het totaal aantal op ongeveer 1600 woningen.

Hiermee is de zone nog niet af. Er is onderzocht wat het maximale laadvermogen van de zone is. Hierbij zijn twee uitersten tegen elkaar onderzocht, waarbij de bandbreedte in woningaantallen uiteenlopen van ca. 2000 woningen in een ontspannen variant en ca. 3000 woningen in een intensieve variant. Hiermee is juridische noodzaak om onderzoek te doen naar de integrale milieueffecten vastgesteld. De m.e.r.-plicht ontstaat vanuit het Besluit milieueffectrapportage. Hierin is bepaald dat bij een stedelijk ontwikkelingsproject van meer dan 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied, een Plan-MER (MER) verplicht is (categorie D.11.2). Deze MER wordt gekoppeld aan een planologisch instrument uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in dit geval een Structuurvisie. Hierin worden de gemeentelijke ambitie en visie voor de gehele zone beschreven.

Als beleidsmatig kader is gebruik gemaakt van een groot aantal onderhavige beleidsdocumenten, waarbij de Omgevingsvisie The Next City samen met de Ontwikkelstrategie Reitdiepzone de belangrijkste zijn. Deze ontwikkelstrategie is met de Structuurvisie geüpdatet.

In de Structuurvisie is bewust gekozen voor de ontspannen variant. In de ontspannen variant is een verbeterde afstemming van hoogtes, opzet van naast elkaar gelegen kavels, meer aandacht voor relatie van bouwplannen tot Friesestraatweg, meer aandacht voor de plint (eerste bouwlaag) en meer aandacht voor de verhouding van losse plannen tot het geheel mogelijk. Daarbij kan het zijn dat de bouwhoogte beperkt wordt om de omgevingskwaliteit te verbeteren. Het grootste gedeelte van de woningbouwplannen in de Reitdiepzone zijn overigens al gerealiseerd dan wel al planologisch geborgd.

Van 4 november 2021 tot en met 16 december 2021 hebben de ontwerp-Structuurvisie Reitdiepzone en bijbehorend MER ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er 12 zienswijzen ingebracht. De zienswijzen zijn voornamelijk ingediend door partijen die de Reitdiepzone projecten willen ontwikkelen én omwonenden/partijen die zich zorgen maken over het programma wat in de Reitdiepzone wordt ontwikkeld. Het MER is ter advisering aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage voorgelegd. Naar aanleiding van het advies is een aanvulling op het MER opgesteld. De ingebrachte zienswijzen leiden tot enkele kleine aanpassingen in de Structuurvisie.

Kader

Artikel 2.1 Wet ruimtelijke ordening
Artikel 7.2 Wet milieubeheer
Besluit milieu-effectrapportage

Argumenten en afwegingen

De Structuurvisie is voor de Reitdiepzone een toekomstperspectief dat wordt gebruikt als afwegingskader voor separate ruimtelijke plannen. Na vaststelling, en deels parallel aan de Structuurvisie, wordt woningbouwontwikkeling mogelijk gemaakt. De gemeente hanteert hierbij een faciliterende rol. Het stelt de kaders waarbinnen marktpartijen een plan mogen ontwikkelen.

Het doel van het MER en de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. Verschillende varianten van de ontwikkeling zijn met elkaar vergeleken op de milieueffecten. Hieruit is een voorkeursvariant gedestilleerd die is onderbouwd in de Structuurvisie.

Om de effecten goed tegen elkaar af te zetten is een afweging gemaakt tussen een ontspannen en een intensieve variant. Bij beide varianten zijn de ontwikkelingen die reeds zijn gerealiseerd of al in procedure zijn hetzelfde. De marge zit in de nog te ontwikkelen bouwvelden. In algemene zin valt op te merken dat voor alle milieuaspecten voldaan kan worden aan de wettelijke norm. Echter moet ook worden opgemerkt dat met name door de nabijheid van de Ring West voor een groot aantal categorieën, zonder mitigerende maatregelen, de gezondheidseffecten matig tot onvoldoende zijn. Deze tweestrijd tussen het wettelijk kader en de beleidsmatige effectbepaling is een ingewikkelde.

De milieueffecten zijn beoordeeld op basis van de aspecten: verkeer, woon- en leefmilieu, bodem en water, omgevingskwaliteiten en klimaat, die allen weer zijn onderverdeeld in toetsingscriteria. Zie hiervoor het beoordelingskader opgenomen in paragraaf 5.1 van het MER. Het onderzoek heeft ertoe geleid dat er inzicht is verkregen in de effecten van beide varianten op deze aspecten. Voor veel criteria geldt dat er weinig tot geen onderscheid is tussen beide varianten in de effectbeoordeling. Dit heeft te maken met de nabijheid van de Ring West. Voor de volgende criteria is er wel een significant verschil in beoordeling te merken:

- Verkeersafwikkeling
- Verkeersveiligheid
- Bezinning
- Cultuurhistorie
- Klimaatadaptatie

Voor deze criteria geldt dat de variant intensief negatiever scoort dan de variant ontspannen.

Voorkeursvariant

Uit het MER onderzoek kan geconcludeerd worden dat in de Reitdiepzone nog geen sprake is van een optimaal leefklimaat. Maar behalve milieu spelen ook andere belangen mee bij de ontwikkeling van de Reitdiepzone. Groningen staat voor een forse opgave op het vlak van wonen. In Groningen is een tekort aan (betaalbare) woningen in stedelijke woonmilieus. Het is daarom van groot belang dat zones als de Reitdiepzone, die zo centraal in de stad liggen, ontwikkeld kunnen worden om aan de vraag te kunnen voldoen. Daarbij in aanmerking nemend dat er altijd sprake zal moeten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Vanuit die gedachte is een Structuurvisie opgesteld die recht doet aan de milieueffecten, en daarmee een acceptabel woon- en leefklimaat, en een stevige invulling geeft aan de wens om meer woningen toe te voegen aan Groningen. De effecten van de voorkeursvariant komen grotendeels overeen.

Kritische milieuaspecten

Uit het MER komt naar voren dat er op twee toetsingscriteria onder het aspect omgevingskwaliteit een situatie ontstaat die nadere onderbouwing vraagt. Dit zijn de criteria wegverkeerslawaaï en externe veiligheid.

Wegverkeerslawaaï

Door de aanwezigheid van de Ring West wordt over de gehele lengte van de zone de bebouwing blootgesteld aan een (te) hoog geluidsniveau. Omdat bronmaatregelen buiten de scope van dit onderzoek vallen, denk daarbij aan aanpassingen aan de Ring West, en maatregelen in de overdracht amper toereikend zijn, denk daarbij aan een geluidsscherm, dienen er maatregelen in het gebouw te worden genomen. Aan de straatzijde moeten de gebouwen daarmee uitgevoerd worden met een zogenaamde dove gevel om te kunnen voldoen aan een voldoende binnenklimaat. In de stedenbouwkundige opzet wordt voor de buitenruimte rekening gehouden met het geluid. De parallelweg wordt beschouwd als verkeersgebied, waarbij een hogere mate van geluid acceptabel is, en de binnengebieden worden aangelegd als verblijfsgebied. Hiermee kan in de luwte van het gebouw worden verbleven en is er naar verwachting minder tot weinig overlast van wegverkeerslawaaï. Overigens geldt voor dit laatste aspect geen wettelijke norm.

Externe veiligheid

Beide alternatieven en de voorkeursvariant zijn getoetst op het criterium externe veiligheid. Met name de aanwezigheid van de transportroute voor gevaarlijke stoffen op de Ring West speelt hierbij een zeer belangrijke rol. Met het toelaten

van het beoogde bouwvolume neemt het zogenaamde groepsrisico toe. Dit werkt cumulatief; hoe meer mensen aanwezig, hoe groter het groepsrisico. De voorkeursvariant kent een overschreiding van 2,36 keer de orientatie waarde. Omdat het beleid van de gemeente erop gericht is dat in de basis de orientatiewaarde niet overschreden wordt, is een verantwoordingsnotitie opgesteld. Deze is als bijlage bij de Structuurvisie opgenomen.

Mitigerende maatregelen

Negatieve effecten die voortkomen uit het MER kunnen worden gemitigeerd met maatregelen die vervolgens worden verankerd in de Structuurvisie en bestemmings- en omgevingsplannen.

In het MER is vervolgens een keuze opgenomen welke maatregelen onderdeel worden van het voorkeursalternatief, welke maatregelen een beleidsmatige wens zijn en welke maatregelen niet worden opgenomen.

Maatregelen die als onderdeel van de voorkeursvariant zijn opgenomen zijn:

- ✓ fysieke maatregelen aan de parallelweg om verkeersafwikkeling bij zuidelijke en noordelijke ontsluiting goed te laten verlopen als onderdeel van de aanpak Friesestraatweg;
- ✓ maatregelen treffen om parkeeroverlast te voorkomen;
- ✓ inrichting van gebied als woonstraat, zodat in een duurzaam veilige inrichting wordt voorzien;
- ✓ maatregelen als gevolg van de overschreiding van de orientatiewaarde voor externe veiligheid;
- ✓ maatregelen t.b.v. extra waterberging en klimaatadaptatie, bijv. groene daken en wadi's.

Daarnaast wordt er nog een aantal wensen meegegeven aan de projectgroep aanpak Ring West, die de leefkwaliteit aan de Friesestraatweg significant verbeteren:

- ✓ extra oost-west langzaamverkeersverbindingen (voet en fiets) over de Ring West en het Reitdiep;
- ✓ (gedeeltelijk) verdiepte ligging van de ring, om hinder grotendeels te minimaliseren (geluid, EV);
- ✓ extra laan bomen aan de westkant van de Friesestraatweg (tussen ring en parallelweg), in de huidige opzet is hier geen ruimte voor.

Van ontwikkelstrategie naar Structuurvisie – een aantal accentverleggingen

Ondanks de soms hoge milieubelasting op de zone is het mogelijk toch een woongebied met kwaliteit te realiseren waar inwoners van Groningen graag wonen en waarbij er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om die reden worden maatregelen voorgesteld in de vorm van accentverleggingen in het beleid en bepaalde stedenbouwkundige uitgangspunten.

Meer regie op ontwikkeling

Meer regie door de gemeente betekent meer zeggenschap. Dat betekent dat vooraf aan een ontwikkelingen een helder kader aan de ontwikkelende partijen wordt meegegeven zodat verwachtingen t.a.v. programma en kwaliteit vooraf scherp is en het eerste ontwerp in lijn is met de richting die de gemeente beoogd in de zone.

Programma

Het accent blijft liggen op een transformatie naar stedelijk wonen. Programmatisch stellen we daarbij, vergeleken met de ontwikkelstrategie, grenzen aan aantallen en programma, zodat in de zone als geheel een goede mix ontstaat van doelgroepen. Daarnaast wordt ruimte geboden voor werkgelegenheid en (maatschappelijke) voorzieningen, zodat de wijk zich als complete en levendige stadswijk kan gaan ontwikkelen.

Voor een aanzienlijk deel van de zone zijn al plannen of is het plan al gerealiseerd. Deze programma's zijn in alle varianten (logischerwijs) overgenomen. Voor het resterende deel moet nog een invulling worden gemaakt. Feitelijk gaat het om het deel ten zuiden van de Pleiadenbrug tot aan de voormalige betonfabriek Gembeton en aan de noordkant van het gebied de locatie van de huidige A-garage.

Voor het zuidelijk deel is een programma voorzien van tussen de 400 en 600 woningen, waarvan de helft wordt voorzien als sociale huur (voor jongeren en gezinnen) met aanvullende commerciële voorzieningen in de plint en ter hoogte van de karakteristieke boerderijtjes aan de Friesestraatweg 193 en 195.

Voor het noordelijk deel is ruimte voor ca. 150 appartementen. Het bestaande programma aan de noordzijde, waaronder de stadskerk en het bedrijfsverzamelcentrum De Ommelanden, is passend binnen de zone en er wordt geen ruimte voor transformatie geboden.

Strategie:

Van kralensnoer naar aandacht voor de kwaliteit van de gehele zone en samenhang tussen de te ontwikkelen kavels. Middels een grondexploitatie wordt de koppeling geborgd tussen opbrengsten enerzijds voor ontwikkelende partijen en kosten voor publieke functies als groen, ondergrondse infrastructuur en kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte. Ontwikkelaars van naastgelegen kavels, die ruimtelijk een logische eenheid vormen, wordt gevraagd om één

gezamenlijke ontwikkeling te realiseren in plaats van losse bouwplannen naast elkaar. Daarbij wordt meer samenhang verkregen in de inrichting van de openbare ruimte.

Ruimtelijk:

Er wordt gestuurd op een verbeterde afstemming van hoogtes, opzet van naast elkaar gelegen te ontwikkelen kavels, meer aandacht voor relatie van bouwplannen tot Friesestraatweg, meer aandacht voor de plint (eerste bouwlaag) en meer aandacht voor de verhouding van losse plannen tot het geheel. Daarbij kan het zijn dat de bouwhoogte beperkt wordt waar dat de omgevingskwaliteit ten goede komt.

Als uitwerking wordt voor elke gezamenlijk plot een ruimtelijk ontwikkelkader opgesteld dat onderdeel wordt van de privaatrechtelijke afspraken die met ontwikkelaars gemaakt zullen worden. Hiermee krijgt het ook een bindend karakter richting ontwikkelende partijen.

Buitenruimte

Belangrijk aspect voor de Reitdiepzone is een goed beleefbare buitenruimte. Naast dat alle ontwikkelingen een prettige binnentuin krijgen die in de luwte van de gebouwen is gesitueerd zal de buitenruimte om de gebouwen ook prettig moeten worden ingericht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de Friesestraatweg als verkeersgebied, de tussenruimtes die functioneel groen worden ingericht en als doorgang naar het Reitdiep moeten functioneren en de kade/dijk. Dit gebied kent een verblijfskwaliteit en zal zodanig ingericht worden. Deels in de luwte, deels open. Met grondeigenaren worden afspraken gemaakt over het openstellen of overdragen van het gebied aan de gemeente en/of waterschap waardoor over de gehele lengte een wandelpad ontstaat. Hiermee wordt verblijfskwaliteit toegevoegd aan de zone door het ontsluiten van de oever van het Reitdiep voor recreatief gebruik.

Zienswijzen

De Provincie Groningen, de Veiligheidsregio en het Waterschap Noorderzijlvest hebben allen een zienswijze ingebracht. De zienswijze van de Provincie leidt op twee punten tot kleine aanpassingen van de Structuurvisie. Het gaat daarbij om het verdubbelen van het spoor en het eventueel ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang Friesestraatweg. Daarnaast is nog nader ingegaan op het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP). De Veiligheidsregio wijst op de externe veiligheidsrisico's en heeft advies uitgebracht over mitigerende maatregelen. In overleg met de Veiligheidsregio's zullen deze maatregelen zoveel mogelijk worden toegepast. Het Waterschap gaat akkoord met de Structuurvisie. Door vier commerciële partijen zijn zienswijzen ingediend. Hun bijdragen zien voornamelijk op uitbreiding/flexibiliteit van het programma. Binnen de bandbreedte van het programma van het VKA is flexibiliteit geen probleem. Daarbij proberen wij ook om partijen gezamenlijk te laten ontwikkelen. De Dierenambulance is bezorgd over haar huidige locatie én de verkeerskundige situatie na de herinrichting van de Friesestraatweg. Als gemeente mengen wij ons in principe niet in eigendomsposities. Indien nog nodig kunnen wij een ondersteunende rol spelen. Na de herinrichting zal de Friesestraatweg nog steeds goed bereikbaar zijn voor de dierenambulance. Twee belangenverenigingen zetten vraagtekens bij de intensiteit van de bouwvolumes en de daarmee samenhangende effecten op de leefbaarheid en leefkwaliteit. Het gaat daarbij om verkeershinder, geluidsoverlast, windhinder, schaduwhinder en sociale veiligheid. De belangenverenigingen zijn van mening dat de ontwikkeling van de Reitdiepzone gekoppeld zou moeten worden aan de herinrichting van de Ring West. Over de herinrichting van de Ring West is te weinig duidelijkheid om deze al mee te kunnen nemen in de ontwikkeling van de Reitdiepzone. De aanpak van de Ring West zal er wel toe leiden dat de algehele milieukwaliteit (geluid, luchtkwaliteit) en verkeersdoorstroming zal verbeteren. De zorgen van de belangenverenigingen zijn begrijpelijk en wij zullen in nauw contact blijven met de belangenverenigingen over de ontwikkelingen in de Reitdiepzone én de Ring West.

Advies Commissie MER

Het MER is voorgelegd aan de Commissie MER. Op 10 februari 2022 heeft de Commissie zijn advies uitgebracht, de Commissie adviseert om het MER op enkele punten nader aan te vullen:

- ✓ een onderbouwing van de bijdrage van het plan aan het bereiken van de ambities van de gemeente. Daardoor is niet duidelijk wat het project bijdraagt aan de ambities voor bijvoorbeeld leefkwaliteit en mobiliteit, en of alle relevante alternatieven zijn onderzocht. Daarnaast ontbreekt een onderbouwing van de locatiekeuze.
- ✓ de berekeningen voor wegverkeerslawaai: deze dienen te worden uitgevoerd zonder de bodemcorrectiefactor voor een wegdektype met een open oppervlaktestructuur toe te passen, omdat de geluidbelasting nu niet goed in beeld is gebracht.
- ✓ op de gevel van de nieuw te bouwen woningen zal een hoge geluidbelasting optreden. Of dit met maatregelen (combinaties van maatregelen en/of innovatieve geluidmaatregelen) te beperken is, is nu niet inzichtelijk.
- ✓ inzicht in de effecten op luchtkwaliteit onder de (landelijke) normen ontbreekt. Dat is wel relevant, omdat door het toepassen van de landelijke normen niet is gegarandeerd dat sprake is van een gezonde leefomgeving. Verder is niet

inzichtelijk of de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen met maatregelen kan worden verbeterd.

- ✓ het gebied kent nu al een hoge parkeerdruk en deze zal na realisatie van de woningen alleen maar toenemen. Inzicht in maatregelen waarmee de parkeerdruk kan worden verminderd en de relatie met duurzame mobiliteit ontbreekt.

Het MER is naar aanleiding van deze opmerkingen nog nader aangevuld. De aanvullingen kunnen als volgt worden samengevat:

Naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. is een Aanvulling op het MER opgesteld. In deze Aanvulling is aanvullende informatie opgenomen over de ambities uit de omgevingsvisie Levende Ruimte, geluid (herberekening met andere bodemcorrectiefactor), luchtkwaliteit (WHO-advieswaarden) en duurzame mobiliteit (nadere toelichting effectanalyse MER). De nadere informatie uit deze Aanvulling leidt alleen voor luchtkwaliteit tot een aanpassing van de effectbeoordeling in het bestaande MER. Door de toetsing aan de WHO-advieswaarden wijzigt de beoordeling van 0/- naar - omdat er woningen worden toegevoegd op een locatie met een matige tot zeer matige luchtkwaliteit. Aan de wettelijke normen kan en wordt voldaan. Voor alle overige toetsingscriteria blijven de effectbeoordelingen ongewijzigd.

Daarnaast is in de Aanvulling een beknopte analyse opgenomen naar 3 nieuwe varianten zouden die kunnen leiden tot een betere leefomgevingskwaliteit in de Reitdiepzone. Uit de analyse naar de 3 varianten blijkt dat maatregelen die gunstige effecten hebben op geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid veelal samenhangen met de herinrichting van de Ring West. Dergelijke maatregelen maken geen onderdeel uit van de Structuurvisie Reitdiepzone, maar zullen in de Aanpak Ring West hun beslag moeten krijgen. Voor de Structuurvisie Reitdiepzone zelf zou een beperkte verbetering van de leefomgevingskwaliteit bereikt kunnen worden door een zo groot mogelijke reductie van het totale aantal woningen in de zone in combinatie met een zo groot mogelijke verschuiving van de rooilijn in oostelijke richting.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Van 4 november 2021 tot en met 16 december 2021 hebben de ontwerp-Structuurvisie Reitdiepzone en bijbehorend Plan-mer ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er 12 zienswijzen ingebracht. De zienswijzen zijn voornamelijk ingediend door partijen die de Reitdiepzone projecten willen ontwikkelen én omwonenden/partijen die zich zorgen maken over het programma wat in de Reitdiepzone wordt ontwikkeld. Het MER is ter advisering aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage voorgelegd. Naar aanleiding van het advies is een aanvulling op het MER opgesteld. De ingebrachte zienswijzen leiden tot enkele kleine aanpassingen in de Structuurvisie.

Financiële consequenties

De Structuurvisie en het MER heeft geen directe consequenties voor het voorstel kostenverhaal. Op basis van deze Structuurvisie is het mogelijk om extra bovenlanse kosten te verhalen op marktpartijen. Hiervoor dient een Nota Kostenverhaal vastgesteld te worden. Omdat er intussen een werkbare systematiek is opgesteld die met de verschillende marktpartijen wordt besproken, is het voorlopig niet nodig deze Nota op te stellen. Wanneer er anterieur niet tot afspraken kan worden gekomen met marktpartijen kan hier alsnog voor worden gekozen.

Overige consequenties

Na vaststelling van de Structuurvisie is dit het beleidsmatig kader waar (nieuwe) initiatieven aan getoetst zullen worden.

Vervolg

Het besluit tot vaststelling van de Structuurvisie en het bijbehorend Plan-MER zal worden gepubliceerd in het Gemeenteblad, Gezindsbode en website. De Structuurvisie en het Plan-MER zullen digitaal worden ontsloten via de website en www.ruimtelijkeplannen.nl

Lange Termijn Agenda

Juli 2022.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.