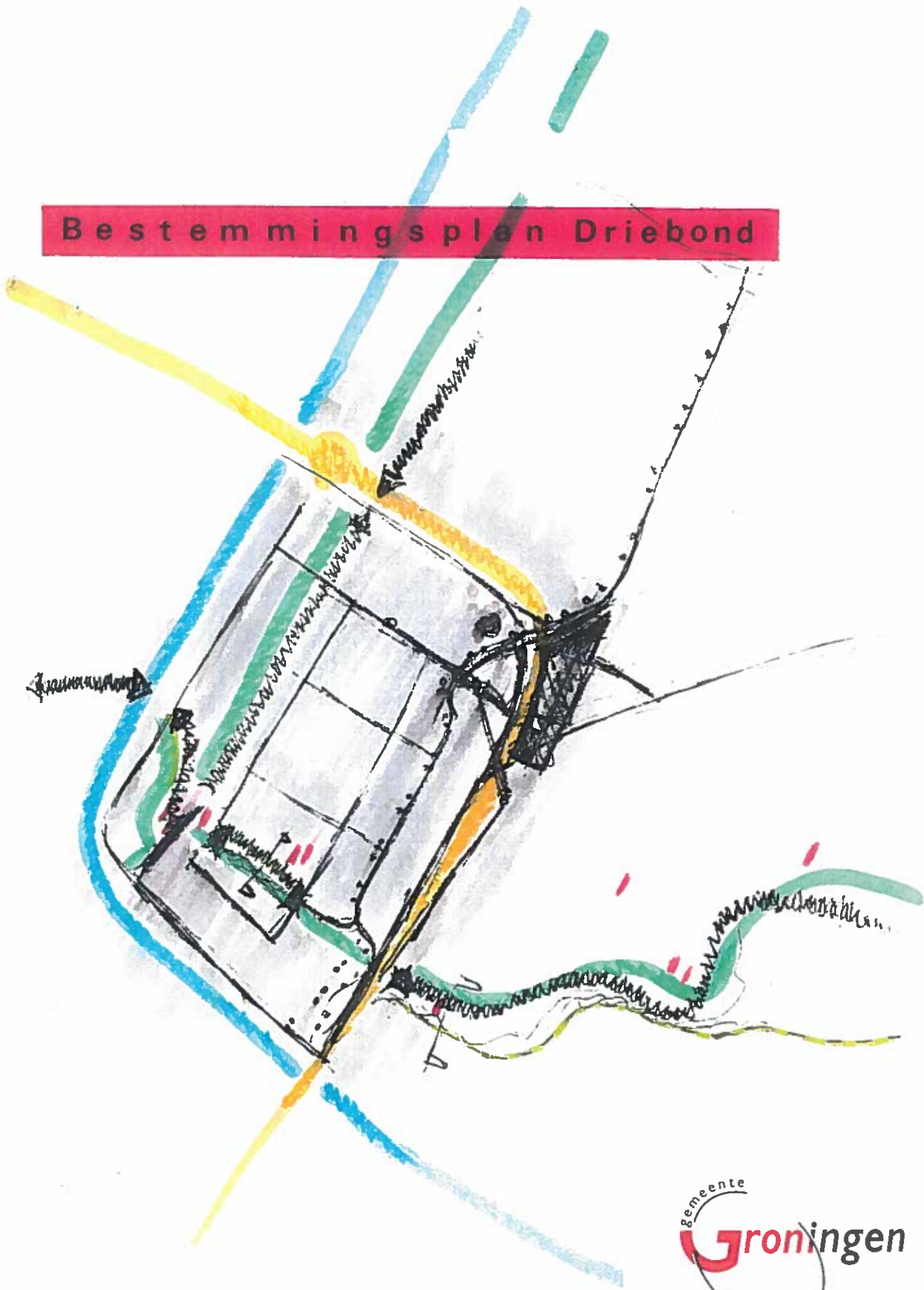



Bestemmingsplan Driebond



8

Goedgekeurd bij besluit van 25 juni 1991
Gedeputeerde staten van Groningen,
nr. 9516, afdeling WPZ: RR
Met ingang van deze datum is dit
besluit onherroepelijk.
Mij bekend.
Griffier der staten van Groningen:

BESTEMMINGSPLAN



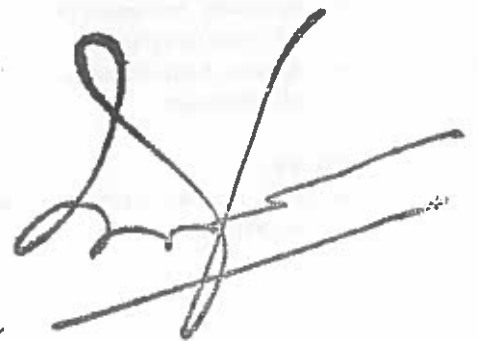
DRIEBOND

- TOELICHTING -

Behoort bij raadsbesluit van
10 april 1991, nr. 15

Mij bekend,

De secretaris:



Dienst Ruimtelijke Ordening/
Economische Zaken
Gemeente Groningen

FEBRUARI 1991

Bij de totstandkoming van dit (ontwerp-)bestemmingsplan werd medewerking verleend door:

INTERN GEMEENTE GRONINGEN:

- Stadsontwikkeling-JAZ
- Stadsontwikkeling-Ontwerpgroep-Zuid

- Grondzaken
- Openbare Werken-havenwezen
- Openbare Werken-CTW
- R.O.-Voorlichting
- Bureau Bedrijfsleven
- Milieudienst

- J.G. Dollekamp, J.A. Klok
- R. Aarnink, C. Prins,
J. Klalbeda
- R.J. van Delden
- A.J.F. van Kuik
- H.J. Defemarre
- G.J. Kroeze
- E.C. van der Graaf
- W.J. Veldstra, N. Goedkoop

EXTERN:

- Kon. Ing. en Arch. Bur. Haskoning
te Nijmegen

- B. Fernhout,
B.E. Büchi

INHOUDSOPGAVE

	<u>Blz.</u>
HOOFDSTUK 1. INLEIDING	4
HOOFDSTUK 2. BESTAANDE SITUATIE	6
2.1 Ligging in de stad Groningen	6
2.2 Huidige stand van zaken en reeds bebouwde invulling	6
2.3 Vigerende plannen	7
2.4 Slibdepot	7
2.5 Woonschepenhaven	7
HOOFDSTUK 3. FUNCTIONELE EN RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN	9
3.1 Funktionele aspecten	9
3.2 Ruimtelijke aspecten	9
3.3 Verkeersaspecten	11
HOOFDSTUK 4. MILIEU-ASPECTEN	12
4.1 Wegverkeerslawaaï	12
4.2 Industrielawaai	12
4.3 Scheepvaart	12
4.4 Bodem	13
4.5 Slibdepot	13
4.6 Hinderwet en Staat van Inrichtingen	14
HOOFDSTUK 5. JURIDISCHE VORMGEVING	16
5.1 Algemeen	16
5.2 Toetsingskader	16
5.3 Hoofdlijnen van het plan	17
HOOFDSTUK 6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	19
HOOFDSTUK 7. INSPRAAK EN OVERLEG	21

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

De ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Driebond kwam op gang gelijktijdig met de economische opbloei na de recessie van de jaren 1981-1984.

Daarnaast leverde de voltooiing van het ringwegenstelsel met de ingebruikname van de Beneluxweg, de oostelijke Ringweg, in 1986 een belangrijk nieuw infrastructureel element op voor bedrijfseconomische ontwikkelingen aan de oostkant van de stad.

Tevens kwam in 1986 het nieuwe Structuurplan van de gemeente Groningen gereed en werd Groningen in 1988 in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening aangewezen als stedelijk knooppunt.

Gesteld kan worden dat deze vier aspecten een gunstig kader vormen voor een voorspoedige ontwikkeling van het nieuwe terrein.

De belangstelling vanuit het bedrijfsleven heeft tot dusver de al hooggespannen verwachtingen nog overtroffen, zozeer zelfs dat reeds in 1989 de tweede fase ontwikkeld zal worden.

Fasering is één van de kenmerken van de aanpak voor dit gebied. Deze benadering houdt in dat per periode van 2-3 jaar een gedeelte van het gebied verder zal worden ontsloten en bouwrijp gemaakt. Deze periode van 2-3 jaar is het maximum om een reële inschatting van de voortgang in de gronduitgifte te kunnen maken, zowel naar volume als naar marktdifferentiatie. Daarbij wordt het van bijzonder belang geacht dat vanaf het moment dat de ontwikkeling van het gebied is geïnitieerd er over de toekomst goed overleg met het bedrijfsleven plaatsvindt.

Ook de raamnota "Bedrijfsterreinen Groningen 1989" als vervolgnota op het Structuurplan 1986, biedt hiervoor een aanknopingspunt. Daarin wordt benadrukt dat goede bedrijfsterreinen een essentiële voorwaarde zijn voor de ontplooiing van bedrijfsactiviteiten.

Naast de primaire bedrijfseconomische motieven die voor een bedrijf aanleiding kunnen zijn om naar een bedrijventerrein te verplaatsen, zoals verkeersmotieven, uitbreiding activiteiten, milieu-aspecten en dergelijke zijn ook secundaire overwegingen een belangrijke rol gaan spelen, zoals representatie en reclame. De groningse bedrijfsterreinen en zeker het nieuwe gebied Driebond kunnen uitstekend aan deze voorwaarden voldoen. De ligging langs de ringweg waarborgt goede bereikbaarheid en presentatiemogelijkheden.

Vanuit deze optimale randvoorwaarden en de gebleken interesse is het wenselijk verder invulling te geven aan deze positieve ontwikkeling. Daartoe wordt een bestemmingsplan gepresenteerd dat een toekomstgerichte visie uitstraalt.

In dit kader is gebruik gemaakt van de wegen die de herziene Wet Ruimtelijke Ordening opent en is er gekozen voor een globaal eindplan met een "Beschrijving in hoofdlijnen".

Deze benadering biedt ruimte voor een flexibel plan dat ook op langere termijn een actuele waarde houdt, doordat soepel op nieuwe ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

Waar tot dusver kon worden volstaan met vrij stereotiepe bestemmingen (groothandel en industrie) moet worden geconstateerd dat door de enorme grensverschuivingen in de sector dienstverlenende bedrijven - van oudsher een sterke sector in Groningen - de vlag de lading niet (meer) volledig dekt.

Als onderliggend element voor dit bestemmingsplan geldt hetgeen is aangegeven in de nota *Bedrijfsterreinen*:

" Bedrijven in de sfeer van handel, transport en dienstverlening. Hierbij moet worden gedacht aan modern, ruim opgezette en goed ontsloten terreinen (essentieel), goede zichtbaarheid (bijvoorbeeld vanaf de ringweg), die geschikt zijn voor niet-milieuhinderlijke productiebedrijven, bouw- en installatiebedrijven en dienstverlening (groothandel, openbare dienstverlening).

Voor deze doelgroep is herkenbaarheid (bewegwijzering), parkeergelegenheid, imago, onderhoud/beheer (bijvoorbeeld van groen en infrastructuur) van belang. De bedrijven zijn vaak beeldbepalend.

Bewaking en beheer dient plaats te vinden ten aanzien van bereikbaarheid, imago en representativiteit ".

Met deze en soortgelijke - soms thematische - ontwikkelingen en/of herstructureringen wordt gebroken met de eerdergenoemde tamelijk uniforme bestemmingen voor bedrijfsterreinen.

Deze ontwikkelingsrichting van Driebond vormt één van de wezenlijke kernpunten voor het creëren van een goed klimaat voor het bedrijfsleven in de gemeente Groningen en levert daarmee een structurele bijdrage aan de werkgelegenheid. Tevens wordt een sterk gedifferentieerd beeld bewerkstelligd, hetgeen de potenties van elk bedrijventerrein optimaal tot zijn recht laat komen.

Dit zal ten goede kunnen komen aan het gehele bedrijfsleven, waarmee de functie van "stedelijk knooppunt" ook vanuit economische optiek recht wordt gedaan.

Er is dan ook alle reden aan te nemen dat het nieuwe plan Driebond aan een positieve ontwikkeling in stad en regio een bijzondere bijdrage zal leveren.



EEMSKANAAL

OOSTELIJKE RINGWEG

SCHAAL 1:20.000

BEDRIJVENTERREIN

HOOFDSTUK 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1. Ligging in de stad Groningen

Het bedrijventerrein Driebond ligt aan de oostkant van de stad, ten zuidoosten van de kruising van het Winschoterdiep en het Eemskanaal. Aan de zuid- en oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Beneluxweg (N28). Via deze weg en de Osloweg is het terrein met de stad verbonden. De in dit plan opgenomen bestemmingen "Woonschepenhaven", "Groenvoorziening/Slibdepot", "Water" en "Verkeer" zijn reeds gerealiseerd.

2.2. Huidige stand van zaken en reeds bebouwde invulling

Het zuidelijk deel langs de oostelijke ringweg is reeds opgespoten. Een deel van de hoofdontsluitingsweg, de Osloweg, takt aan op de oostelijke ringweg. In verband met de watercapaciteit van het plangebied is een brede sloot gegraven langs de oostelijke ringweg en een waterpartij/vijver aangelegd bij de ingang van het terrein vanaf laatstgenoemde weg. Aan de zuidzijde van het gebied is er al gebouwd en zijn er opties op terreinen.

Het resterende deel heeft nog zijn oorspronkelijke landschappelijke verschijningsvorm en is in gebruik als grasland.

Langs de Euvelgunnerweg vindt bewoning plaats, al dan niet in combinatie met een bedrijfsfunctie. Op de plaats van een recent afgebrande boerderij is de erfbeplanting nog aanwezig. Over het plangebied parallel aan het oostelijk deel van de oostelijke ringweg loopt een hoogspanningsleiding. De woonschepenhaven en het slibdepot zijn in dit bestemmingsplan opgenomen, omdat voor beide thans geen adequate planologische regeling geldt. Ze grenzen aan het plangebied voor het bedrijventerrein en worden om planologisch-juridische redenen in dit plan opgenomen. Zo kan enerzijds het water (Eemskanaal en Winschoterdiep) en anderzijds de oostelijke ringweg als plangrens fungeren.

2.3. Vigerende plannen

De thans vigerende bestemmingsplannen zijn:

- Plan van Uitbreiding gemeente Groningen
vastgesteld: 29-8-1939, nr 2 gemeente Groningen
goedgekeurd: 5-9-1940, nr. F.1525 1e afd. Provincie Groningen
- N1) - Plan in Hoofdzaak Gemeente Noorddijk
vastgesteld: 11-3-1953 nr. 113/1953 gemeente Noorddijk
goedgekeurd: 15-1-1954 nr. 400 1e afd. Provincie Groningen
- N7) - Plan in Onderdelen Euvelgunne Gemeente Noorddijk
vastgesteld: 11-3-1953 nr. 113/1953 gemeente Noorddijk
goedgekeurd: 15-1-1954 nr. 400 1e afd. Provincie Groningen
- 55 - Eemskanaal I en II Gemeente Groningen
vastgesteld: 16-5-1955 nr. 7 gemeente Groningen
goedgekeurd: 18-11-1955 nr. 10014/35 1e afd. Provincie Groningen

- 81 - Industrie-en Havencomplex Eemskanaal
vastgesteld: 16-5-1960, nr. 13 gemeente Groningen
goedgekeurd: 15-8-1960, nr. 11482, 1e afd. Provincie Groningen
- 146 - Industrie-en Havencomplex Eemskanaal III
vastgesteld: 19-2-1968 nr. 6 gemeente Groningen
goedgekeurd: 4-3-1969 nr. 7587/130 1e afd. Provincie Groningen
- 276 - Industrie-en Havencomplex Eemskanaal VI
vastgesteld: 7-9-1981, nr. 16 gemeente Groningen
goedgekeurd: 26-1-1982, nr. 30727/4/7, 2e afd. Provincie Groningen

Bij de bestemmingsplannen nr. 55, 81 en 146 gelden eveneens de Uniforme Voorschriften Industrierterreinen (UVI) met in principe een "detailhandel verbod"

vastgesteld: 21-4-1975 nr. 23 gemeente Groningen
goedgekeurd: 22-6-1976 nr. 14146.LLL, 2e afd. Provincie Groningen

2.4. Slibdepot

Aan de noordzijde van het plangebied -tussen de Driebondsweg en het Eemskanaal- ligt het gemeentelijk slibdepot.
Het terrein is in gebruik voor de berging van slib uit kanalen, havens en vijvers in de stad Groningen.

Hoewel er geen nieuwe ontwikkelingen voor dit terrein te verwachten zijn, wordt dit gebied wel meegenomen in dit bestemmingsplan. De aanleiding daartoe is het feit dat er thans geen adequate planologische regeling geldt en het gebied grenst aan het bedrijventerrein Driebond.

Het gebied wordt (functioneel) gebruikt als slibdepot, doch is (ruimtelijk) visueel een grote groenvoorziening en een buffer tussen het (in ontwikkeling zijnde) bedrijventerrein Driebond. Vandaar dat gekozen is voor een zgn. dubbelbestemming "groenvoorzieningen en slibdepot"

De totale oppervlakte van het gebied is ca. 13 ha. In dit gebied is een netto depot areaal van 4,25 ha. Uitgaande van een toegestane afwerkhoogte van ca. 6 meter + NAP is er een totale vullingsinhoud van 250.000 m³. Hiervan uitgaande is er nog een bergingscapaciteit van ca. 175.000 m³. Er is geen vast patroon in de jaarlijks te storten hoeveelheid; dit is afhankelijk van het baggerprogramma. Een ruwe schatting van gemiddeld 15.000 m³ natte hoeveelheid lijkt echter reëel. De bergingscapaciteit afgezet tegen het (ruw geschatte) gemiddelde van ca. 15.000 m³ natte hoeveelheid per jaar betekent dat het depot nog tot na het jaar 2000 kan worden gebruikt.

2.5 Woonschepenhaven

Aan de noord-west zijde van het plangebied ligt de Woonschepenhaven. Deze Woonschepenhaven is oorspronkelijk in 1941 aangelegd en bestond destijds uit 12 stelgers van gewapend beton met een gemiddelde lengte van 72 meter. In

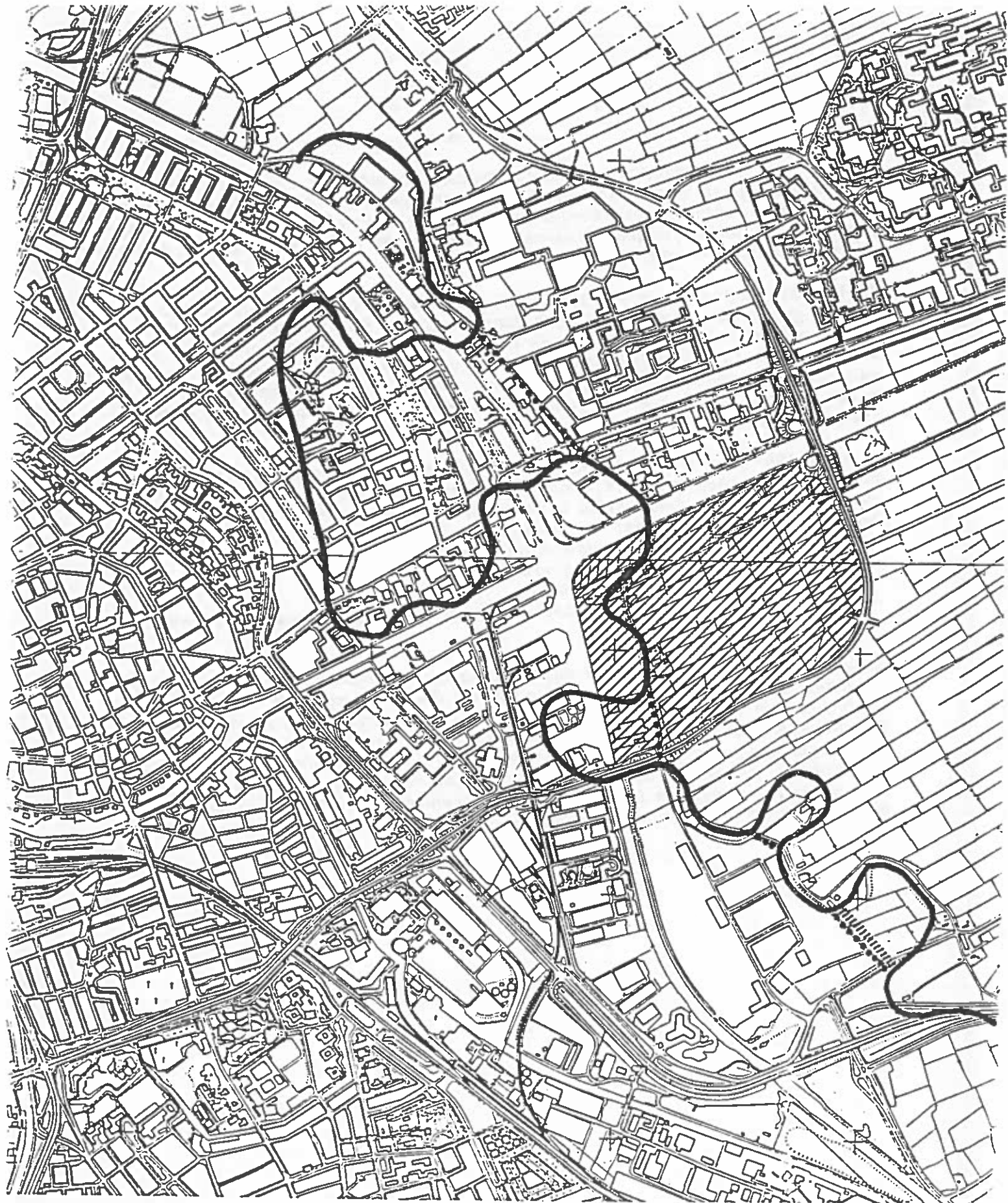
verband met de verbreding van het Eemskanaal moest de haven in 1965 worden aangepast. Een aantal steigers werden gesloopt, terwijl de resterende steigers een aantal meters werden verlengd. De haven bestaat in zijn huidige toestand uit zeven steigers, waarvan er zes ca. 85 meter lang zijn en één een lengte van ca. 70 meter heeft.





De Woonschepenhaven is een specifieke woonbuurt. Het terrein is eigendom van de gemeente en wordt beheerd door de dienst Ruimtelijke Ordening, vakdirectie Openbare Werken. In de haven zijn vaste plekken gecreëerd voor woonschepen. Op eigen initiatief in en uitvaren is niet mogelijk. Het innemen van een (permanente) ligplaats is slechts mogelijk na toestemming van de havenmeester. Het beheer en onderhoud van de steigers en oevers e.d. berust eveneens bij de gemeente.


In april 1989 is een onderhoudsrapport opgesteld over de Woonschepenhaven, getiteld: "Onderhoudsrapport Woonschepenhaven Eemskanaal". Naar aanleiding van dit rapport, is voorgesteld om een ingrijpende renovatie uit te voeren. Deze "opknapbeurt" bestaat in hoofdlijnen uit:

- herstellen van de betonconstructies van steigers;
- het aanleggen van extra parkeerplaatsen;
- het uitbaggeren van de haven en
- het verplaatsen van de invaartopening van het Eemskanaal naar het Winschoterdiep.

Hoewel deze renovatie (met de daarbij aangegeven gewenste verbeteringen van de schepen) het aanzien van de Woonschepenhaven aanzienlijk kan verbeteren, heeft het een en ander geen planologische consequenties. De (bestaande) Woonschepenhaven wordt als zodanig bestemd en de inrichtings- en bebouwingsregelingen zijn zodanig dat de renovatie zonder problemen uitgevoerd kan worden. Aangezien de financiële verantwoording niet via gronduitgifte kan worden geregeld, is in het hoofdstuk economische uitvoerbaarheid eveneens geen verantwoording opgenomen voor de Woonschepenhaven.



-  HUNZELOOP
-  BOCHTAFSNIJING
-  DIJK
-  PLANGEBIED


 schaal 1: 20.000

LOOP VAN DE HUNZE 1830

HOOFDSTUK 3 STEDEBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

3.1 Funktlonele aspecten

Het plangebied Driebond is hoofdzakelijk bestemd voor industriële en ambachtelijke bedrijven, alsmede transport- en garagebedrijven. Daarnaast worden mogelijkheden geboden voor groothandelsbedrijven en in zeer beperkte mate detailhandel.

Met name de detailhandel is nauwgezet geregeld in artikel 3.6 van de voorschriften. Daarbij wordt verwezen naar de nota "Grootschalige Detailhandel Groningen 1987", waarin uitvoerig wordt ingegaan op de toelaatbaarheid van dergelijke activiteiten op bedrijventerreinen. In principe wordt detailhandel, die in de binnenstad of woonwijken thuis hoort, op bedrijventerreinen geweerd.

In de strook langs de oostelijke ringweg wordt ten bate van de status van het gehele plangebied gestreefd naar een selectieve uitgifte: getracht wordt hier bedrijfsfuncties met een representatief karakter onder te brengen (zie ook de kaart funktionele aspecten van de voorschriften).

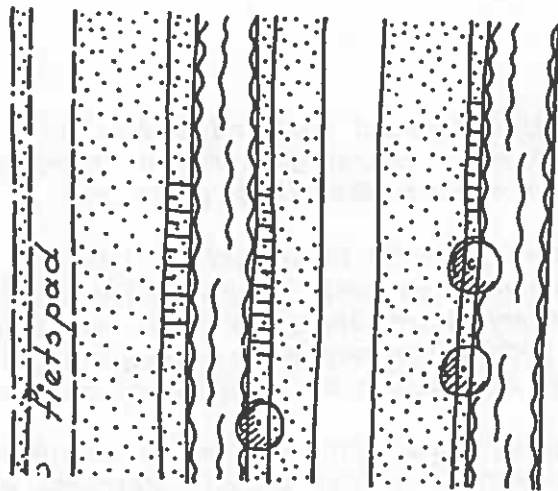
Gezien de gewenste bedrijvigheid die zich op het bedrijventerrein Driebond moeten kunnen vestigen en de aantrekkingskracht die dit terrein voor deze bedrijvigheid moet krijgen, zal er rekening moeten worden gehouden met conflicterende belangen bij een zekere mate van functiemenging. Vooral de zone langs de oostelijke ringweg, die een representatief karakter zal moeten krijgen en daarmee de status van het totale plangebied bepaalt, zal "schone" functies moeten bevatten. Functies die qua aanzien en milieubelasting in dit karakter passen. In het noordelijke deel van het plangebied zullen zich de wat meer milieubelastende bedrijven kunnen vestigen. Afhankelijk van de resultaten van het zoneringsonderzoek geluidhinder voor het gehele gebied Groningen Zuid-Oost kunnen zelfs enkele categorie A-inrichtingen conform Wet geluidhinder worden toegelaten. Daarbij moet evenwel rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de woonschepenhaven.

3.2. Ruimtellijke aspecten

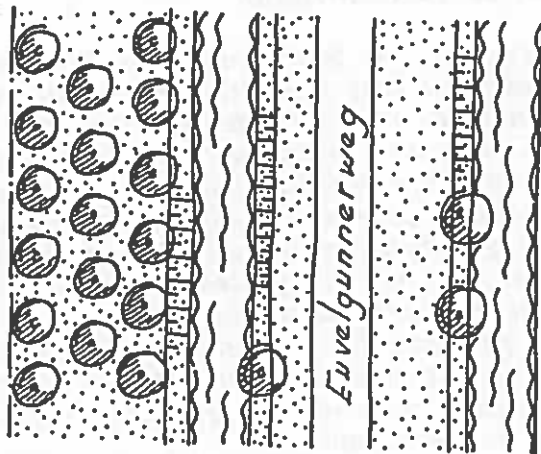
Algemeen

Ten aanzien van de inrichting van bedrijfsterreinen is een aantal nieuwe ontwikkelingen gaande. Meer en meer zoeken bedrijven naar een goed bereikbare, representatieve lokatie waarmee ze zich naar de klant toe goed kunnen presenteren. Om op deze wensen in te spelen is het noodzakelijk dat binnen de huidige regelgeving voldoende ruimte wordt geschapen. Naast flexibiliteit wordt echter ook herkenbaarheid en structuur van het bedrijfsterrein verlangd. Het is belangrijk dat een ruimtelijke hoofdstructuur, over de flexibele inrichting van de verschillende percelen heen, zorg draagt voor de eenheid en het gezicht van het bedrijfsterrein Driebond. Waterpartijen, bomenrijen en op de juiste plek een hoogteaccent hebben in die zin hun functie.

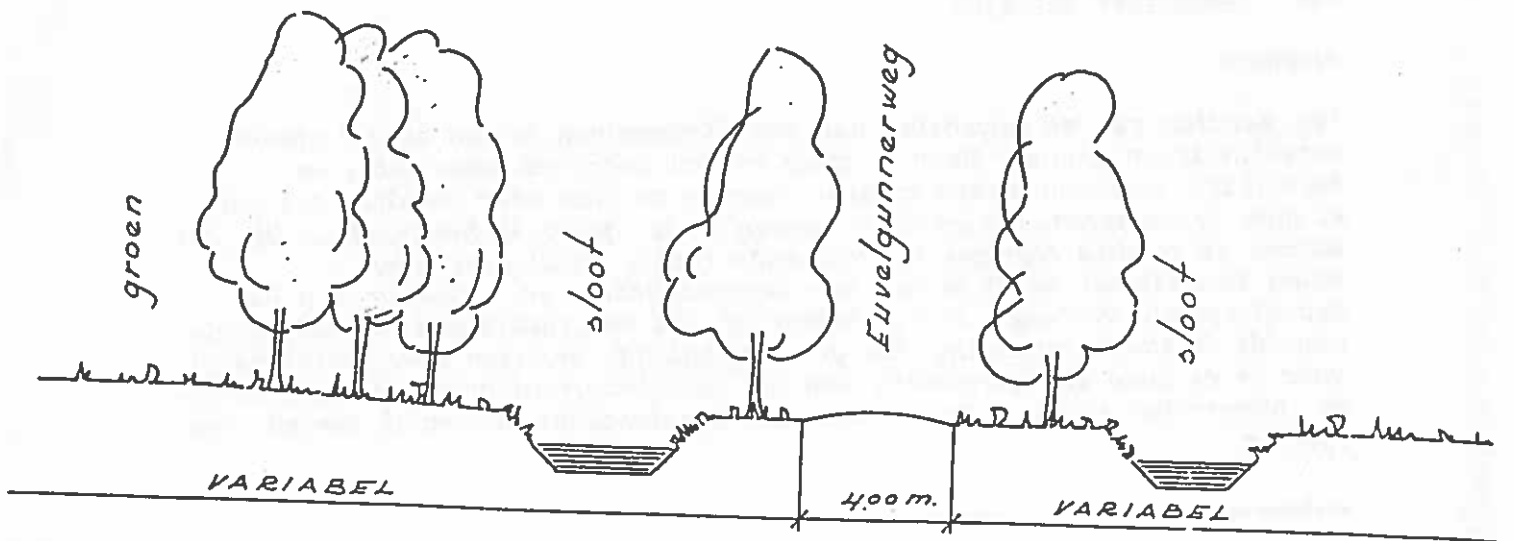
EUVELGUNNERWEG



HUIDIG TRACÉ VAN HET
FIETSPAD WORDT VERPLAATST
NAAR EUVELGUNNERWEG



VERVOLGENS MOET DIT TERREIN
GERESERVEERD WORDEN
VOOR EEN FORSE AANPLANT
VAN BOMEN



landschap

Het bedrijventerrein Driebond is in gerealiseerde toestand een stedelijke uitbreiding van een forse omvang aan de rand van de stad, zodat het van belang is aandacht te besteden aan de ligging van het terrein in het landschap.

Voor de groenstructuur in het plangebied is de ligging van dit terrein in het landschap bepalend, waarbij aansluiting gezocht moet worden met de structuurbepalende lijnelementen. Door het versterken van de lijnelementen, Euvelgunnerweg, Hunzeloop, Driebondsweg, Eemskanaal en de streekdorpen Engelbert - Middelbert, wordt de schaal en positie van Driebond bepaald. Een accent op de plek waar de oostelijke ringweg een bocht maakt en tot op het maaiveldniveau daalt om daarna weer te klimmen, versterkt de ruimtelijke positie in het landschap. Dit accent kan aangebracht worden in de vorm van hogere bebouwing.

Accentuering van de oostelijke ringweg zelf is niet wenselijk omdat deze een niet gebiedseigen element is en dus niet bruikbaar is als basis voor dimensionering van deze stadsuitleg.

bebouwing

De bouwhoogten op bedrijfsterreinen overschrijden over het algemeen zelden de 12 meter. In de voorschriften wordt een bebouwingshoogte van maximaal 15 meter toegelaten. Het gezicht van Driebond kan echter een sterkere identiteit krijgen door met name ter plaatse van de entree van het plangebied hogere bebouwing te situeren. Een accent op deze plek maakt de bocht in de oostelijke ringweg ook ruimtelijk aannemelijk. Voor de totale zone langs de oostelijke ringweg is het wenselijk dat de bebouwing een representatief karakter heeft.

Het bebouwingspercentage is maximaal 60% voor bedrijfsvestigingen, met een vrijstellingsmogelijkheid tot 70%. De afstand tot de perceelsgrenzen moet minimaal 5 meter bedragen.

De nieuwe bebouwing langs de Euvelgunnerweg dient aan te sluiten bij de reeds bestaande bebouwing. Het karakter van deze (bestaande) bebouwing is vriendelijk en kleinschalig. Gedacht kan worden aan bedrijfswoningen, ateliers en kleine bedrijfjes.

groen

De opzet van de hoofdstructuur van het groen vindt zijn aanleiding in het omringende landschap. In aansluiting op het (concept-) bestemmingsplan Buitengebied betekent dit voor de Driebondsweg en de Euvelgunnerweg - Hunzeloop het volgende: te handhaven - te versterken dijk met cultuurhistorische waarde; in samenhang met geomorfologisch patroon.

De Driebondsweg wordt momenteel versterkt door zijn laanbeplanting. Een goede situatie die gehandhaafd dient te blijven. Vernieuwingen en aanpassingen dienen gezien te worden in de totale loop van de Driebondsweg tot en met de Middelberterweg Bij voorkeur nog verder waarbij de relatie gelegd wordt met het Eemskanaal.

De Euvelgunnerweg en Hunzeloop kunnen geaccentueerd door het aanbrengen van bomen en heesters. De aanplant moet een landschappelijk karakter hebben, geen plantsoen-sortiment.

Aansluitend op de fietsroute en vanwege zijn oorspronkelijk karakter dient de erfbeplanting aan de Euvelgunnerweg gehandhaafd te blijven.

Vanwege zijn functie als hoofdontsluitingsweg en vanwege de presentatie hebben de Osloweg en de Odenseweg een eenzijdige boombeplanting.

water

Het water, in capaciteit gebaseerd op de toegeschreven bergingsfunctie, heeft tevens een structuurbepalende functie. Een grote waterpartij markeert de ingang en aansluitend daarop begeleidt het water lineair de oostelijke ringweg.

Aan de achterkant/noordkant van het plangebied begeleidt het water de Driebondsweg en vormt door zijn breedte tegelijkertijd een buffer met de aanliggende strook langs het Eemskanaal.

Daarnaast ligt die waterpartij hier economisch gunstig omdat deze strook slechts met dwingende aanvullende randvoorwaarden uitgeefbaar is.

fasering

Voor de ruimtelijke kwaliteit en presentatie van het plangebied is het van belang dat als gevolg van de fasering van de uitvoering geen grote stukken terrein braak komen te liggen. Dat betekent dat de uitgifte van gronden in fasen en op beperkte schaal zal plaatsvinden, waardoor geen langdurig braakliggende terreinen ontstaan.

3.3 Verkeersaspecten

Het bedrijventerrein Driebond wordt thans ontsloten door de Euvelgunnerweg-Noord, de Driebondsweg en de Beneluxweg (oostelijke ringweg). In het gebied ligt, parallel aan de Beneluxweg, de Osloweg welke de ontsluitingsweg is voor de eerste fase van de ontwikkeling van Driebond.

Een nadere invulling van het gebied geeft de mogelijkheid de hoofdverkeersstructuur in het gebied zo optimaal mogelijk te ontwikkelen. De Osloweg is de centrale ontsluiting van het gebied. (zie kaart: verkeersaspecten). Door de hoofdautostructuur te leggen op de Osloweg met interne verzamelwegen loodrecht op deze weg via de Odenseweg en de Stettinweg ontstaat de mogelijkheid de Driebondsweg de status van (recreatief-) fietspad te geven.

HOOFDSTUK 4 MILIEU-ASPECTEN

4.1 Wegverkeerslawaai

Het plangebied wordt aan de oost- en zuidelijke kant omsloten door de oostelijke ringweg. In het toekomstige plangebied liggen de huidige wegen Euvelgunnerweg, de Osloweg en de Driebondsweg. Aangezien in het plangebied geen woningbouw (behalve enkele dienstwoningen) zal plaatsvinden, is de milieuhygiënische invloed van wegverkeer op de laatstgenoemde wegen gering.

Gezien de toekomstige verkeersfunctie van de Euvelgunnerweg en de Driebondsweg (fletsroute) wordt geen nadelige invloed op de geluidsbelasting van de woonschepen verwacht.

Op grond van de Wet Geluidhinder hebben de Osloweg en de Euvelgunnerweg een zone waarbinnen aandacht besteed dient te worden aan geluid. Deze zone geldt alleen indien er geluidgevoelige bebouwing wordt gepland langs de betrokken wegen.

Als er bedrijfswoningen worden toegestaan, hetgeen hier het geval is, moet er voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld ontheffing worden verkregen van Gedeputeerde Staten.

4.2 Industrielawaai

Op grond van hoofdstuk V van de Wet Geluidhinder (Wgh) is het verplicht zones vast te stellen rond industrieterreinen waarop A-inrichtingen zijn gevestigd danwel zich kunnen vestigen. Een zone wordt minimaal begrensd door de 50 dB(A)-contour, maar kan ook verder weg worden gekozen, afhankelijk van hoeveel ruimte men wil/kan bieden aan de industrie. De 50 dB(A)-contour wordt gemeten en berekend in de eerste fase van het akoestisch onderzoek, het zoneringsonderzoek. Bij dit onderzoek komen de 55, 60 en 65 dB(A)-contouren naar voren.

Binnen de zone dienen de normen van de Wet Geluidhinder in acht te worden genomen. De bedoeling van de zonering is dat er een scheiding tussen lawaaiige industrie en het wonen komt. Voor de bedrijven kan de zonering een bepaalde rechtszekerheid met zich meebrengen; men weet waar men aan toe is.

Het plangebied ligt in het zoneringsgebied Groningen Zuid-oost. Dit gebied omvat naast Driebond de volgende industrieterreinen:

- a. Damsterdiep;
- b. Koningsweg;
- c. Eemskanaal;
- d. Euvelgunne;
- e. Winschoterdiep.

In het gezoneerde gebied liggen 6 A-inrichtingen. In februari 1987 is door het akoestisch adviesbureau fase 1, akoestisch zoneringsonderzoek, afgerond. In deze geluidzoning is er een geluidruimte gereserveerd voor het plangebied Driebond. Hierdoor is de vergunde geluidruimte aan de oostkant van de industrieterreinen groter dan de actuele geluidruimte.

Aan de oostkant van de industrieterreinen staan weinig woningen. Hierdoor was het mogelijk de lege kavels zodanig op te vullen dat buiten de vergunde 50 dB(A)-contour de gewenste geluidruimte opgevuld kan worden tot een geluidsbelasting van 50 dB(A) op de omliggende woningen. Gezien de afstand is het mogelijk om in het plangebied Driebond vestiging van zware industrie toe te laten. Door het adviesbureau is een verkaveling gemaakt, aansluitend bij de wegenstructuur zoals deze bekend was in 1987, er hierbij van uitgaande dat de woonschepenhaven en het pand aan de Euvelgunnerweg 11 gehandhaafd blijven (het pand werd als bedrijfsgebonden woning beschouwd).

Bij de actualisatie van fase 1 zal worden bekeken wat de invloed is van de huidige vestigingen op de beschikbare geluidruimte.

Het adviesbureau is reeds begonnen met de actualisatie van fase 1. Zoals de dB(A)-contouren nu liggen is er voor het plangebied geen sprake van een saneringssituatie. Het saneringsonderzoek van de andere industrieterreinen in het gebied Groningen Zuid-Oost zullen (mogelijk) geen consequenties hebben voor de geluidruimte van het plangebied Driebond.

4.3. Scheepvaart

Door het adviesbureau is tevens naast het industrielawaai ook het scheepvaartlawaai onderzocht. De 55 dB(A)-contour grenst aan het plangebied en heeft verder geen invloed op de toekomstige ontwikkelingen.

Door de provincie is nader gekeken naar wat de risico's zijn bij het transport van gevaarlijke stoffen over het Eemskanaal. Uit de rapportage is gebleken dat al vanaf 30 meter vanaf de oeverlijn industriële bebouwing mogelijk is. Gezien de bufferzone (groenzone en slibdepot) langs het Eemskanaal zal dit aspect voor de industriële invulling van het gebied geen probleem geven.

4.4 Bodem

Het plangebied zal gefaseerd onderzocht worden op eventuele bodemverontreiniging. Deze fasering loopt gelijk aan de ontsluiting en het bouwrijp maken van het plangebied. De reeds onderzochte gedeelten zijn:

1. omgeving Euvelgunnerweg;
2. het gebied tussen de oostelijke ringweg en de Osloweg en de strook daarnaast.

In het gebied is een beperkte bodemsanering uitgevoerd. Een gedeelte van het terrein grenzend aan de woonschepenhaven is niet gesaneerd.

De aanwezige verontreiniging is gering van omvang en levert voor industrieel gebruik geen problemen op.

Uit onderzoek is gebleken, dat geen verdere saneringen behoeven te worden uitgevoerd.

Het grondwater is licht verontreinigd en zal nader worden onderzocht.

4.5 Slibdepot

Het slibdepot aan de noordzijde van het plangebied is een reeds jaren bestaand depot van gemeentelijk slib. Tot 1985 is er slib (ook wel baggerspecie genaamd) gestort waarvan de milieutechnische kwaliteit niet bekend was, omdat er voor storting geen onderzoek naar werd gedaan. Na 1985 is en wordt er slechts slib gestort in de milieu-klasse I en II, zijnde normaal tot licht verontreinigd slib.

Voor het hebben en gebruiken van een slibdepot is een vergunning noodzakelijk op grond van de Afvalstoffenwet. Deze vergunning wordt afgegeven door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie. De procedure voor een vergunning is onlangs opgestart en de vergunning zal (naar alle waarschijnlijkheid) nog in 1989 worden verleend. Slib heeft veelal enkele verontreinigende componenten (zoals olieresten, kwik, lood en of zink) in zich. Onderzoeken die tot nu toe zijn gepleegd, gaven aan dat ook op dit terrein enige concentratie van kwik en minerale olie aanwezig is. In het kader van de vergunningverlening zal nog nader onderzoek plaatsvinden. Vooralsnog is het beeld echter niet verontrustend.

4.6 Hinderwet en Staat van Inrichtingen

De op het industrieterrein reeds gevestigde bedrijven zijn getoetst aan de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen. Hierop wordt nader ingegaan in het volgende hoofdstuk. De aanwezige bedrijven vallen in de bedrijfscategorieën 2, 3 en 4 (zeer lichte, lichte en middelzware industrie), zie pagina 15.

Bij de vestiging van nieuwe bedrijven op Driebond zal getoetst worden aan de Hinderwet, de Wet Geluidhinder (industrielawaai) en de Staat van Inrichtingen. De vestiging moet plaats kunnen vinden binnen de bestaande geluidscontour van 50 dB(A), die op de plankaart is aangegeven.

Voorts dient bij de vestiging van nieuwe bedrijven nabij de woonschepenhaven rekening te worden gehouden met het feit dat deze haven als een bestaande woonbuurt moet worden beschouwd, zodat de vestiging van zware industrie hier niet mogelijk is. Op de plankaart is daarom een gebied aangegeven waarin de bedrijfscategorieën 5 en 6 (zware en zeer zware industrie) worden uitgesloten.

Lijst van op het industrieterrein Driebond gevestigde bedrijven, ingedeeld naar bedrijfscategorie volgens de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen.

SBI-code	bedrijf	straat	categorie
35	Bot Groningen BV machinefabriek	Euvelgunnerweg	4
34.4	Centraalstaal BV metaalprodukten	Euvelgunnerweg	4
61.42	Dikema-Staal BV ijzer en staal en halfabrikaten	Euvelgunnerweg	4
34.93	Reinders reclame	Euvelgunnerweg	3
52	Recon tech. installaties	Euvelgunnerweg	3
92	Centrum voor Vakopleiding voor Volwassenen (CVV)	Euvelgunnerweg	2
98.23	Gelings Autowasstraat	Osloweg	3
98.21	Tienstra Schoonmaakbedrijf	Osloweg	2
01.3	De Munnik BV, Tuinaanleg & Onderhoud	Osloweg	1
66.2	Sjors Hoekstra Auto Snelfit center	Osloweg	2
62.3	Polichlo-Holland veiligheidskleding	Osloweg	3
84	Vinoclas B.V. computers	Osloweg	2
68.21	Autounie Noord	Osloweg	2
72.3	Verhuisbedrijf Mast BV	Osloweg	3
51	Van Tour de Groot BV Schildersbedrijf	Osloweg	3
61.6	Snickers' handelsmij BV groothandel sanitair	Osloweg	3
52	Tot + Beers BV installatiebedrijf	Osloweg	3
31.31	Kombiform kunststoffen	Osloweg	3
61.6	Bomij, verhuur machines voor bouwactiviteiten	Osloweg	3
72.49	NVO vervoersorganisatie	Osloweg	3
51	Sinosco schildersbedrijf	Osloweg	3
62.8	Octavo. optische grooth.	Osloweg	3
68.29	Carrosseriebedr. Oosterhuis	Osloweg	3
68.21	Autobedrijf Caspers	Odenseweg	2
27.12	Drukkerij Doorn	Wismarweg	3

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE VORMGEVING

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Driebond is opgezet als globaal eindplan. Bij deze planvorm staat niet het exacte ruimtelijke beeld, maar een ruimtelijke ontwikkelingsvisie centraal. Op de plankaart zijn slechts de belangrijkste bestemmingen vastgelegd. Dit geeft de gelegenheid tot een optimale bewaking van de ruimtelijke kwaliteit, doordat kan worden ingespeeld op een zekere wijziging van het ruimtelijk beeld, mits de in het plan verwoorde visie niet wordt aangetast.

Deze visie is weergegeven in een Beschrijving in Hoofdpijnen van de manier waarop de toegekende doeleinden met het plan worden nagestreefd. In de beschrijving in hoofdpijnen is de gewenste ruimtelijke kwaliteit verduidelijkt en met behulp van een drietal kaarten is een beeld gegeven van de structurende elementen van de ruimtelijke visie, functionele en verkeerskundige aspecten.

Een ander middel dat gebruikt wordt om de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerrein Driebond vast te leggen, is het hanteren van een Staat van Inrichtingen. Met behulp van de Staat van Inrichtingen wordt de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in het plangebied geregeld en wordt het bestemmingsplan afgestemd op het milieuhygiënisch beleid. Doordat op voorhand is bepaald welke categorieën bedrijfsactiviteiten al dan niet toelaatbaar zijn, is de gewenste ruimtelijke kwaliteit vastgelegd. Bovendien kan tijdig worden ingespeeld op de noodzakelijke infrastructurale en eventueel milieutechnische voorzieningen.

In de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen wordt een onderscheid gemaakt in 6 bedrijfscategorieën (zeer lichte, lichte, middelzware, en zware en zeer zware industrie), overeenkomstig de werkwijze en indeling zoals deze is toegepast in de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzo-nering." Deze methodiek is ook gehanteerd in het "voorbeeldplan" voor een bedrijfsterrein in het rapport "Bestemmen met beleid" (Ministerie VROM, 1989).

5.2 Toetsingskader

Door toetsing aan de Staat van Inrichtingen is te bezien of een zich te vestigen industrie zonder meer kan worden toegelaten of dat eerst een nader onderzoek in het kader van een te verlenen vrijstelling nodig is. De Staat van Inrichtingen heeft vooral een signaalfunctie met betrekking tot mogelijke milieuhygiënische consequenties.

In het plangebied zijn op grond van artikel 4 van de voorschriften de bedrijfscategorieën 3, 4 en 5 toegestaan, behalve in het gebied bij de woonschepenhaven dat op de plankaart nader is aangeduid, waar zich alleen bedrijven in de categorieën 3 en 4 (lichte industrie) mogen vestigen. De zeer zware industrie (categorie 6) kan op basis van de voorschriften geweerd worden.

Daarnaast hoort een aantal bedrijfsactiviteiten, zijnde ambachtelijke bedrijven, transport- en garagebedrijven en groothandelsbedrijven, zonder meer op het bedrijventerrein Driebond "thuis". Deze bedrijven worden van toetsing aan de Staat van Inrichtingen uitgesloten.

Opgemerkt dient te worden dat de gemeente op termijn ook regelend wil optreden ten aanzien van het mobiliteitsprofiel van bedrijven. In dit kader wordt verwezen naar het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen", Ministerie VROM, mei 1990. Dit werkdocument is erop gericht te komen tot gezamenlijke beleidsinspanningen om de bereikbaarheid te handhaven en de aantasting van de milieukwaliteit als gevolg van de groeiende automobiliteit terug te dringen. Bij de gronduitgifte op Driebond zal met deze beleidsdoelstellingen rekening gehouden worden.

De bestemmingsvoorschriften zijn opgesteld volgens een vast patroon. Eerst worden de doeleinden waarvoor de op de plankaart voor de betreffende bestemming aangewezen gronden mogen worden gebruikt, omschreven. Daarna volgen richtlijnen voor de inrichting en de bouwvoorschriften. Mogelijke vrijstellingen en eventuele wijzigingsbevoegdheden besluiten het artikel.

5.3 Hoofdlijnen van het plan

Bedrijven

Dit bestemmingsplan beoogt hoofdzakelijk ruimte te bieden aan lichte, middelzware en zware industrie, ambachtelijke bedrijven, transport- en garagebedrijven, groothandelsbedrijven en in beperkte mate detailhandel.

Zelfstandige kantoren, die meestal een arbeidsintensief karakter hebben, worden op Driebond niet toegestaan, omdat dit niet strookt met het gemeentelijke kantorenbeleid. Bovendien is het bedrijventerrein Driebond te beschouwen als een auto-lokatie langs de snelweg, waar een goede openbaar vervoer aansluiting ontbreekt. Het ontwikkelen van een kantorenfunctie op zo'n lokatie past niet in het beleid dat wordt gevoerd om de automobiliteit terug te dringen (zie ook hoofdstuk 7, reactie op het commentaar van de PPC).

Ten aanzien van detailhandel is in de voorschriften/(artikel 3.6) het volgende geregeld. Toegestaan is detailhandel in volumineuze goederen, te weten auto's, boten, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen, alsmede detailhandel in goederen die door de hier gevestigde bedrijven zelf worden geproduceerd, zoals bijvoorbeeld aanhangwagens. Detailhandel in food en meubelen is nadrukkelijk verboden, omdat daarvoor elders in de stad lokaties zijn aangewezen. Ook andere vormen van detailhandel, die in het stadscentrum of de daarvoor bestemde winkelcentra thuishoren, worden op Driebond niet toegestaan.

Binnen de bestemming Bedrijven is ook een aanleg van openbare infrastructuur als ontsluitingswegen en ontwateringssloten mogelijk gemaakt. Door deze structuren niet op de plankaart vast te leggen, wordt een grote mate van flexibiliteit bij de ruimtelijke inrichting van het plangebied bereikt. Overigens moeten daarbij wel de intenties, zoals verwoord in de beschrijving in hoofdlijnen, in acht worden genomen. Van de ontsluitingswegen zijn de gewenste wegprofielen in de voorschriften op kaart opgenomen.

Voor het bouwen van bedrijfsgebouwen en annexen, als een kantoor, kantine of recreatieruimte voor personeel is een beperkt aantal bouwvoorschriften opgenomen.

Per bedrijf mag één bedrijfswoning worden gebouwd en kan vrijstelling worden verleend voor de bouw van een tweede.

Woonschepenhaven

Aan de rand van het plangebied is een klein deel momenteel in gebruik als woonschepenhaven. De gronden zijn primair bedoeld voor het wonen in woonschepen en het behoud daarbij behorende voorzieningen, zoals water, kaden, paden, wegen en groenvoorzieningen.

Op het land staat een buurthuis en enige bergingen. Een uitbreiding van de bergingen is mogelijk gemaakt.

Algemene nadere eisen

Veel belang wordt gehecht aan het representatieve karakter van bedrijventerrein Driebond. Vooral de randen van het plangebied dienen het juiste imago uit te stralen. Burgemeester en Wethouders zijn daarom bevoegd nadere eisen te stellen aan de opslag van goederen in de open lucht om te voorkomen dat het representatieve karakter wordt geschaad.

Verkeersvoorzieningen

De zuidelijke en oostelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de oostelijke ringweg. Deze weg vervult een belangrijke functie in de stedelijke hoofdontsluitingsstructuur van Groningen. Het bedrijventerrein Driebond heeft één aansluiting op deze ringweg, zijnde de Osloweg. Langs deze oostelijke ringweg is aan weerszijden een tankstation gelegen, die in dit bestemmingsplan is opgenomen. Bij beide tankstations worden uitsluitend motorbrandstoffen (met inbegrip van LPG-gassen) verkocht.

HOOFDSTUK 6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt \pm 90 ha.

Daarin zijn de volgende oppervlakten te onderscheiden:

- 500.000 m² uitgeefbaar industrieterrein;
- 88.000 m² voor aanleg verharding ter ontsluiting van het industrieterrein;
- 132.000 m² voor de aanleg van groen en/of waterpartijen op het industrieterrein;
- 180.000 m² voor bestaande voorzieningen, waaronder de woonschepenhaven (5 ha.) en een grote groenzone, gelegen tussen de Driebondsweg en het Eemskanaal. (13 ha.)

In de afgelopen jaren is \pm 300.000 m² industrieterrein (inclusief verharding en groen) in exploitatie genomen. Hiervan ligt ongeveer 130.000 m² ten westen van de Euvelgunnerweg en rond 170.000 m² in een zone langs de Oostelijke Ringweg.

De gemaakte en nog te maken kosten worden op peildatum 01-01-1989 becijferd op f 28.000.000,- exclusief BTW en als volgt gespecificeerd:

1)	Verwervingskosten (72 ha.)	f	4.320.000,-
2)	Planontwikkeling	f	400.000,-
3)	Bodemonderzoek/sanering	f	500.000,-
4)	Verleggen kabels en leidingen:		
	- transportleiding (E.G.G.)	f	650.000,-
	- hoogspanningsleiding (E.G.D.)	f	150.000,-
5)	Grondwerken	f	200.000,-
6)	Aanleg wegen (incl. riolering en openbare verlichting). Gemiddelde profielbreedte 16 m', waarvan 11 m verhard (rijweg+trottoir) en 5 m bermgroen. Totale lengte 5200 m' x f 2.500,- per m'	f	13.000.000,-
7)	Aanleg groen en/of water: 132.000 m ² x f 15,00 per m ²	f	1.980.000,-
8)	Aanleg waterleiding	f	450.000,-
9)	Stelpost niet terug te vragen BTW 10 %	f	2.000.000,-
10)	Storting fonds Stadsuitleg (50 ha.: f 3,50 per m ²)	f	1.750.000,-
11)	Renteverliezen gedurende de exploitatieperiode	f	2.500.000,-
12)	Onvoorzien/afronding	f	100.000,-
	-----		-----
	Totale kosten (exclusief BTW)	f	28.000.000,-

Tot op heden is ongeveer 13 ha. industrieterrein verkocht. De opbrengsten hiervan bedroegen circa f 8.000.000,- waarbij rekening is gehouden met een rijksbijdrage van f 750.000,- in de aanleg van de reeds gerealiseerde ontsluitingsweg tussen de Euvelgunnerweg en de Oostelijke Ringweg.

Van de totale kosten moet derhalve nog een bedrag van f. 20.000.000,- worden gedekt.

Per 01-01-1989 is nog ongeveer 37 ha. industrieterrein uitgeefbaar. Bij een gemiddelde uitgifteprijs van f 55,- exclusief BTW per m² bedragen de totale opbrengsten f 20.350.000,-.

Op grond van het vorenstaande is het plan economisch uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 7 INSPRAAK EN OVERLEG

Het ontwerp-bestemmingsplan Driebond is voor het planologisch vooroverleg ex. artikel 10 BRO verzonden naar de provincie en diverse instellingen en heeft in het kader van de inspraak 2 weken ter inzage gelegen. De schriftelijke reacties, die nader commentaar behoeven, komen van het KNOV, het VNO en de PPC.

KNOV

Het KNOV maakt bezwaar tegen de omschrijving van de detailhandelsmogelijkheden. Deze bepaling is in het voorliggende bestemmingsplan gewijzigd. In dit verband wordt verwezen naar het commentaar op de reactie van de PPC ten aanzien van detailhandel.

Ook heeft het KNOV problemen met de omschrijving "nevenactiviteiten", welke te ruim zou zijn.

Deze bepaling is nogal vaag en kan inderdaad aanleiding geven tot een ongewenste groei van detailhandelsactiviteiten. De PPC deelt dit standpunt. De bewuste bepaling is daarom in de voorschriften geschrapt.

VNO

De reactie van het VNO betreft de volgende punten:

- Tegenvallende kosten ten gevolge van milieuaspekten (bodemverontreiniging) mogen niet op de ondernemers worden afgewenteld.

Bij de grondverkoop wordt door de Milieudienst onderzocht of de gewenste bedrijfsactiviteiten op het aan te kopen perceel mogelijk zijn. Er wordt een geschiktheidsverklaring afgegeven, geen gifvrijverklaring, omdat de wettelijke normen voor industrie minder zwaar zijn dan voor woningbouw.

Voorts kunnen de milieunormen in de loop van de tijd strenger worden, zodat een ondernemer met extra investeringen te maken kan krijgen.

- Driebond dient een goede openbare vervoeraansluiting te krijgen.

Dit standpunt wordt, zeker tegen het licht van het terugdringen van de automobiliteit, onderschreven: op Driebond is geen goed openbaar vervoer: er loopt alleen een busverbinding via de Euvelgunnerweg naar de woonschepenhaven (lijn 9). De gemeente heeft daarom een verzoek om een openbaar vervoervoorziening van en naar de Driebond te realiseren ingediend bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Het gaat hier om een route via het hoofdstation-Sontweg-Driebond-knooppunt Noorddijk.

- De vestiging van kantoren langs de ringweg moet in het bestemmingsplan zonder meer mogelijk zijn.

In het bestemmingsplan was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de vestiging van kleine kantoren langs de ringweg mogelijk te maken.

Deze bepaling is echter geschrapt in verband met het beleid dat op dit moment wordt gevoerd om de automobiliteit terug te dringen (zie ook onder de reaktie op het advies van de PPC).

- Gevraagd wordt de vrijstellingsbepaling voor de bebouwingshoogte te verhogen.

Dit is niet nodig, omdat in het plan een vrijstellingsbepaling is opgenomen tot een bebouwingshoogte van 35 meter. Dit is meer dan het VNO vraagt.

- Het VNO ziet graag een maximale termijn waarbinnen de vereiste vergunningen moeten worden verleend.

De termijn voor de belangrijkste vergunningen, zoals de bouw- en hinderwetvergunning, is wettelijk geregeld en valt buiten de orde van dit bestemmingsplan.

- Activiteiten rondom de woonschepenhaven mogen geen afbreuk doen aan de representativiteit van het industrieterrein Driebond.

De situatie bij de woonschepenhaven wordt binnenkort verbeterd: de haven wordt gerenoveerd en oude schuurtjes worden afgebroken. Bovendien is er een Verordening op de Woonschepenhaven, waarmee verval van de haven en de wallekanten kan worden tegengegaan. Daarbij is de ligging en directe omgeving van de haven (veel groen) zodanig dat hierdoor niet of nauwelijks afbreuk wordt gedaan aan de representativiteit van Driebond.

PPC

De opmerkingen van de PPC over onjuistheden en suggesties voor verbetering zijn in de voorschriften verwerkt.

Onderstaand volgt het commentaar op de belangrijkste opmerkingen.

-Kantoren

De PPC is van mening dat kantoren op de Driebond moeten worden geweerd, omdat dit industrieterrein in het kader van het lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen wordt aangemerkt als een zogenaamde C-lokatie, ofwel een autolokatie, en er tevens sprake is van strijdigheid met het eigen gemeentelijk beleid.

Kantoren waren in het concept-plan dat voor het planologisch vooroverleg is verzonden slechts in beperkte mate toegestaan in een zone langs de ringweg. De belangrijke reden hiervoor was het kunnen versterken van de representativiteit van het industrieterrein: een mooi kantoorgebouw langs de snelweg zou het imago van Driebond kunnen vergroten.

Juridisch was dit geregeld door middel van een wijzigingsbevoegdheid, waarbij de oppervlakte beperkt werd gehouden.

Omdat deze bepaling niet helemaal te verenigen is met het gemeentelijk kantorenbeleid en er in het kader van het terugdringen van de automobiliteit steeds meer rekening dient te worden gehouden met het bereikbaarheidsprofiel van werklokaties, komt deze bepaling in het voorliggende plan niet meer voor.

- Detailhandel

De PPC vindt, net als het KNOV, de vrijstellingsbepaling voor detailhandel niet strak genoeg: op deze wijze kan iedere vorm van detailhandel op de Driebond worden bedreven.

Omdat dit inderdaad niet de bedoeling is zijn de bestemmingsplanvoorschriften (artikel 3.6 en artikel 4.6) op dit punt aangepast. Er is nu alleen detailhandel toegestaan in volumineuze artikelen, te weten auto's, boten, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen, alsmede in goederen die door de op Driebond gevestigde bedrijven zelf worden geproduceerd. Detailhandel in food en meubelen wordt uitdrukkelijk verboden.

- Nevenactiviteiten

Deze bepaling (artikel 3, lid 7) is zoals bij het commentaar op de KNOV-reactie is vermeld vervallen.

-Toepassing vrijstellingsbepaling omtrent het toelaten van bedrijven die niet in de Staat van Inrichtingen voorkomen of in een zwaardere categorie vallen. De PPC vindt dat dit voorschrift (artikel 4, lid 5) verduidelijking behoeft.

Deze vrijstellingsbepaling is bedoeld om bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Inrichtingen zijn vermeld, maar gezien de mate van milieubelasting kunnen worden gelijkgesteld met bedrijven, behorende tot een categorie die op grond van deze lijst wel zijn toegestaan.

Daarnaast is een vrijstellingsbepaling opgenomen voor bedrijven in een zwaardere categorie, mits deze voorkomen op de Staat van Inrichtingen. Voor beide gevallen geldt dat eerst advies van de regionaal inspekteur milieuhygiëne moet zijn ingewonnen en dat de procedure als beschreven in artikel 13 (tervisielegging etc.) moet worden gevolgd. Voor een nadere verduidelijking kan worden gewezen naar artikel 3.5, waarin een koppeling met artikel 4.5 is gelegd.

Overigens is deze methodiek zoveel mogelijk gebaseerd op het Voorbeeldplan voor een bedrijfsterrein in het rapport Bestemmen met Beleid van het ministerie van VROM (1989), zodat ten aanzien van dit punt in de voorschriften van Driebond geen veranderingen zijn aangebracht.

-Bebouwing onder de hoogspanningsleiding

Ter verduidelijking is het betrokken voorschrift iets gewijzigd en zijn op de plankaart de nummers van de hoogspanningsmasten aangegeven, zodat het bebouwingsregiem onder de hoogspanningsleiding inzichtelijker wordt. Van belang is te vermelden dat over het plangebied een straalverbinding van de SEP loopt (een onderdeel van het traject Groningen-Eemshaven), op een hoogte van 55.9 meter. Aanzien de maximale bebouwingshoogte op Driebond 35 meter bedraagt, zijn er vanwege deze verbinding geen beperkingen.

-Nadere eisen ten aanzien van de opslag van goederen en de situering van in- en uitritten.

De PPC plaatst hier kanttekeningen bij en ziet deze bepalingen liever niet in het bestemmingsplan opgenomen.

Het eerste aspekt dient inderdaad een esthetisch doel, maar is ook gelet op de ligging aan de snelweg stedenbouwkundig en planologisch relevant. Met het plan wordt immers een zekere representativiteit nagestreefd, zodat deze bepaling niet gemist kan worden.

Het stellen van nadere eisen bij in- en uitritten is vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt gewenst. De verkeersaspecten vormen een

onderdeel van dit plan (zie de aparte kaart). Bovendien wordt deze bepaling van belang geacht vanwege de situering van de gebouwen en de inrichting van de kavels.

-Overgangsbepaling

Deze bepaling is, evenals in enkele andere bestemmingsplannen die onlangs in procedure zijn gebracht, aangepast overeenkomstig de tekst in het rapport Bestemmen met Beleid, zodat er meer uniformiteit in de bestemmingsplan voorschriften ontstaat.

