

meeuw3.toe/20-08-97

## TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN "DE BRINK/DE MEEUWEN"

### Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Stedebouw
3. Volkshuisvesting
4. Voorzieningen
5. Milieu
6. Juridische aspecten
7. Economische uitvoerbaarheid
8. Inspraak en wettelijk vooroverleg
9. Wijzigingen bij de vaststelling

## 1. INLEIDING

In 1989 is, als uitwerking van de Structuurvisie Verbindingskanaalzone, door de gemeenteraad een stedenbouwkundig plan vastgesteld voor het oostelijk deel van de Verbindingskanaalzone. Op een aantal onderdelen was de besluitvorming nog niet afgerond. In 1992-93, nadat ontwikkeling van het plangebied opnieuw aktueel was geworden, zijn er op de betreffende onderdelen nadere studies verricht. Aan het slot daarvan heeft de gemeenteraad begin november 1993 een reeks uitgangspunten geformuleerd die gehanteerd dienen te worden bij de ontwikkeling van het onderhavige plangebied

In het plangebied zijn meerdere deelgebieden te onderscheiden: de omgeving Cultuurcentrum, de Kop Oosterpoort, de Brink en De Meeuwen (vml. Aagrunol). In de discussie over de wijziging van het stedenbouwkundig plan van 1989 is de samenhang tussen de ontwikkeling van deze deelgebieden aangetoond en benadrukt. Ontwikkeling van openbare ruimte en woningen in de Kop van de Oosterpoort kan niet los gezien worden van de structurele uitbreiding van de wijk Oosterpoort aan de oostzijde van het Winschoterdiep. Het nieuwe stedenbouwkundige plan van 1994 is de weergave van die samenhang: programmatisch, verkeerstechnisch, ruimtelijk, financieel, organisatorisch. Deze samenhang is uiteindelijk weer vertaald in afzonderlijke opgaven voor de deelgebieden.

Het plangebied Cultuurcentrum-Europaweg is onderdeel van de Verbindingskanaalzone. Een zone die voor de stad als drager fungeert voor grootschalige functies (station, Cultuurcentrum, park, kantoren Cascade, KPN, etc.), waarin het grondgebruik wordt geïntensiveerd en die functioneert als verkeersverdeelring ten behoeve van de binnenstad. De Structuurvisie voor de Verbindingskanaalzone bevatte ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied Cultuurcentrum-Europaweg een aantal belangrijke aanwijzingen, waarvan voor het onderhavige plangebied de volgende van belang zijn:

- de reconstructie van de hoofdroute met een directe aansluiting op de Europaweg is een voorwaarde voor de gehele planontwikkeling in dit deelgebied;
- in het deelgebied De Brink e.o. worden de te handhaven vrijstaande bouwmassa's in een kader van nieuwbouw geplaatst;

## 2. STEDEBOUW

### 2.1 Stedenbouwkundige opzet

Zoals gezegd is het plangebied "De Brink/De Meeuwen" onderdeel van een groter plangebied: de zone Cultuurcentrum - Europaweg. Voor deze hele zone is een stedenbouwkundig plan ontworpen. In de kop van de Oosterpoort en aan de oostzijde van het Winschoterdiep, waaronder aan de Brink, zijn woningen geprojecteerd. De woningbouw op de Meeuwen wordt gezien als een uitbreiding van de Oosterpoort. Dit wordt tot uitdrukking gebracht door de historische verkaveling van de Ooster-

poort door te zetten op de Meeuwen. De kop van de Meeuwen en de kop van de Oosterpoort zijn burens. Daarom wordt hun samenhang ruimtelijk tot uitdrukking gebracht door de rooilijn aan weerszijden van het Winschoterdiep nagenoeg recht door te trekken.

Langs de Europaweg zijn kantoren geprojecteerd als voortzetting van het kantorengedebied langs de A7 aan de zuidkant van het plangebied.

Met de ontwikkeling van de Meeuwen en de Brink komt het Winschoterdiep met zijn woonschepen centraal in het gebied te liggen. Later, als het EDON-terrein ten zuiden van de ringweg ontwikkeld wordt, zal het Winschoterdiep daarop een natuurlijke aansluiting vormen. De bedoeling is dat fietsers en wandelaars ervan kunnen genieten en dat er zo weinig mogelijk doorgaand autoverkeer op komt.

Bovengenoemd stedenbouwkundig plan voor de zone Cultuurcentrum-Europaweg is voor wat het plangebied "De Brink/De Meeuwen" betreft verder uitgewerkt in het stedenbouwkundig deelplan "De Brink/De Meeuwen". Ten aanzien van deelgebied "De Brink" heeft in 1996 nog een nadere uitwerking plaatsgevonden, waarmee de raadscommissie VROM op 1 april 1997 heeft ingestemd. In de hierna volgende toelichting zijn de hoofdlijnen van deze stedenbouwkundige deelplannen weergegeven. Voor gedetailleerde informatie met betrekking tot de voorwaarden voor de planontwikkeling wordt verwezen naar genoemde stedenbouwkundige deelplannen.

### 2.1.1 Ruimtelijk concept

Het plangebied ligt op een prehistorische gletsjerlijn, tegen het talud van de Hondsrug.

Ook nu verschaft dit geologische "Objet-trouvé" aanknopingspunten bij het ruimtelijk structureren van dit gebied. Dit is duidelijk zichtbaar in de structuur van de buurt Oosterpoort: lange noord-zuid georiënteerde lijnen, doorsneden door korte dwarsverbindingen. De structuur wordt nu aan de overzijde van het Winschoterdiep - in het deelgebied De Meeuwen - voortgezet, zij het dat deze hier een ruimere en meer parkachtige opzet krijgt. Daarmee komt het voormalig kanaal met zijn woonschepen centraal in het gebied te liggen met daarlangs een route voor fietsers en wandelaars.

Het gegeven van het Griffestraattracé, via een brug over het Winschoterdiep, bepaalt in belangrijke mate de inrichting van het plangebied. De weg vormt een uniek 'telescopisch' tracé dat zich qua profiel over een geringe afstand opent en verbreedt van een binnenstedelijke weg tot een groot interstedelijke "knooppunt"

Het tracé is niet alleen noodzakelijk en van belang voor de huidige en toekomstige verkeerscirculatie voor de gehele stad, maar heeft ook een eigen betekenis voor de ontwikkeling van het plangebied zelf. De nieuwe weg werkt als een kapstok: hij verenigt, maar verdeelt eveneens.

#### Deelgebied De Brink e.o.:

Het stedenbouwkundig plan "De Brink/De Meeuwen" is in 1996 nader uitgewerkt; dit

heeft op een aantal punten geleid tot aanpassingen. Deze aanpassingen hebben betrekking op de verdeling van de woningen over de verschillende bouwblokken en op de parkeervoorzieningen in het plan.

In het stedenbouwkundige plan was sprake van een gebouw met 24 woningen in 6 lagen aan de Griffeweg en een langgerekt gebouw van 48 woningen in 6 lagen ten zuidoosten van de Brinkflats. In de uitwerking is sprake van een tweetal gebouwen van elk 34 woningen in 9 tot 10 lagen. Het gebouw aan de Griffeweg is verhoogd om een sterker accent aan de stedelijke invalsweg te bewerkstelligen. Het gebouw ten zuidoosten van de Brinkflats is versmald en verhoogd om zowel een betere oriëntatie van de woningen mogelijk te maken als ook een grotere openbare ruimte (de Brink) te verkrijgen.

In het stedenbouwkundig plan werd uitgegaan van een centrale parkeervoorziening met een gedeeltelijke overdekking. In de uitwerking wordt uitgegaan van een aantal geconcentreerde parkeervoorzieningen bij de diverse woonblokken en wordt parkeren aan de Oosterhaven in beperkte mate mogelijk

Het gebied de Brink vormt de "kop" van de Meeuwen, ligt aan de nieuwe invalsroute en tegen de binnenstad aan en heeft bebouwingsfragmenten die heel divers zijn. Naast het voormalig pakhuis Albino (nu studentenwoningen) en de eind negentiende-eeuwse kadewoningen (Jugendstilpanden) zijn er sinds 1986 2 woontorens aan het water (Brinkflats) aanwezig. In het stedenbouwkundig plan is op de contrastrijke karakteristiek aan gesloten door:

- \* de Jugendstilpanden en de daarbij behorende tuinen te omsluiten met een woonblok in 6 lagen, met parkeren erachter;
- \* de opening tussen de beide rijen Jugendstilpanden te sluiten met een vrijstaand blokje van 2 bijzondere woningen (de "gouden kies");
- \* een tweetal hoge gebouwen als begeleiding en markering van de Griffeweg;
- \* het onbebouwd laten en parkachtig inrichten van het gebied tussen Albino en de Brinkflats;
- \* het situeren van een woontoren naast de Brinkflats, georiënteerd op de Oosterhaven enerzijds en de groene Brink anderzijds.

Ten aanzien van de Jugendstilpanden Oosterhaven z.z. is nog het volgende van belang.

Het gebied ten zuiden van de Oosterhaven ontwikkelde zich na de aanleg van de Oosterhaven en het Eemskanaal (1880) tot handelsgebied. Aan de noordzijde verrezen grote graanpakhuizen. Ook ten zuiden van de Oosterhaven nabij de Brink vestigden zich bedrijven zoals de NV Albino Handelsmaatschappij waaraan het grote pakhuis aan de Winschoterkade nog herinnert en een (thans gesloopte) grote houthandel.

Na de eeuwwisseling ontstond langs de zuidzijde aan het water een woonwijkje, dat bestemd was voor de goeode burgerij. Er woonden hoogleraren, kooplieden en rentenierende boeren.

De bebouwing werd in drie fasen gerealiseerd:

1905-1907: bouw van twee panden door architect P. van der Wint.

1906-1907: bouw van zeven panden door architect Y. Jelsma.

1905-1907: bouw van vijf panden door architect Y. Jelsma.

De twee vroegste panden uit 1905 bestaan niet meer. Zij werden afgebroken bij de aanleg van een nieuwe brug over het Eemskanaal. Het oostelijke bouwblok uit 1906-1907 werd gebouwd naast de afgebroken woningen. Het meest oostelijke pand van dit blok werd eveneens afgebroken. Doordat dit pand een zelfde torenachtige hoekoplossing had als het meest westelijke, nu nog bestaande pand, vertoonde het geheel een bepaalde mate van symmetrie en kon het als een eenheid worden ervaren. Het blok telt drie bouwlagen met een kapverdieping. De gevels zijn afwisselend opgetrokken uit verschillende soorten baksteen en verblendsteen en voorzien van verschillende topgeveltjes. Doordat de hoogte van de ramen veelal gelijk is en erkers en balkons ontbreken, heeft het blok een vrij vlakke, gesloten gevelwand.

Het westelijke blok bestaat eveneens uit drie bouwlagen, maar onder platte daken. Dit blok is veel rijker en gevarieerder vormgegeven. Naast de afwisseling in rode baksteen en witte verblendsteen verlevendigen erkers en balkonnetjes de gevelwand. Door de toepassing van hoge ingangsportieken boven de souterrains en naar de bovenwoningen leidende hoge trappenhuizen kreeg de wand ook een opener karakter. De hardstenen balusters en opengewerkte hardstenen portiekafsluitingen bevatten decoraties in Art Nouveau-stijl.

In de interieurs van de meeste woningen zijn nog vrij veel originele Art Nouveau-versieringen bewaard gebleven zoals gangbetegelingen, stuc-plafonds, de oorspronkelijke, fraai gekleurde glas-in-loodramen in de serres aan de tuinzijde en het geslepen glas in de glazen scheidingswanden tussen de serres en de woonkamers.

De twee blokken zijn geïnventariseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Vanwege hun architectuurhistorische waarde moet het streven gericht zijn op behoud van de woningen.

#### Deelgebied De Meeuwen:

Vooraf in dit deelgebied bepalen de historisch geografische lijnen de inrichting van de ruimte. De hoofdrichting is noord-noordwest - zuid-zuidoost, de gletsjerlijn volgend. In deze richting liggen vier lange bouwstroken.

De langgerekte vorm van de gletsjer komt met name tot uitdrukking in de autovrije parkruimte, die temidden van de middelste twee bouwstroken ligt.

Bouwstrook I langs het Winschoterdiep in drie à vier lagen heeft een gebogen vorm en maakt daarmee ruimte voor een groene zone langs het water. Deze extra ruimte langs het water, samen met de bestaande brug, de Griffiebrug en de nieuwe fiets-/voetbrug transformeert het Winschoterdiep van een scheidend naar een bindend element tussen de Oosterpoortbuurt en de Meeuwen.

Deze eerste bouwstrook loopt aan de zuidzijde in hoogte op tot maximaal zes lagen,

waarmee deze strook een duidelijke beëindiging krijgt.

Bouwstrook II (drie à vier lagen) richt zich op en geeft vorm aan het park. De formele entree ligt aan de straatzijde; dit geldt ook voor de bijgebouwen. Strook II buigt met strook I mee. Daardoor verbreedt het park zich naar de zuidkant toe. Zo wordt ruimte gemaakt voor een gebouw in vijf à zes lagen, dat het park aan de zuidzijde beëindigt.

Het park is via twee dwarsverbindingen gekoppeld aan de groene oever langs het Winschoterdiep. Deze ruimtes steken als terrassen door de eerste twee bouwstroken heen.

Ze zijn verbonden met de ontsluitingsweg tussen bouwstrook I en II. Behalve de wederzijdse bereikbaarheid van het Winschoterdiep en het park, geven ze ruimte en een groen zicht vanaf de vrij stenige woonstraat tussen strook I en II en er is parkeerruimte gereserveerd voor bewoners van de woonschepen en voor bezoekers.

Aan de oostzijde van het park liggen bouwstrook III (twee à drie lagen) en bouwstrook IV (drie à vier lagen). Strook III is sterk op het park georiënteerd. De woningen in deze strook worden indirect ontsloten door de woonstraat ten oosten van strook IV, zodat deze woningen direct aan het park liggen. Strook IV vormt het front van de Meeuwen aan de kant van de Europaweg en richt zich op de kant van de kantoren en de Europaweg. De zichtrelatie tussen beiden is van belang om de isolatie van de Meeuwen aan de oostzijde te voorkomen en een meer integrale overgang te maken naar de werkgebieden aan de zuidoostkant van de stad. Tussen de woonstraat en het park liggen vijf doorsteken. Deze leggen een relatie tussen strook IV en het park en zorgen voor de bereikbaarheid van strook III.

Aan de noordzijde reageert de beëindiging van de langgerekte stroken op de specifieke situatie aan de Griffeweg in de vorm van twee losgeknipte bouwvolumes met een alzijdige oriëntatie en een afwijkend programma (appartementen op een laag commerciële voorzieningen respectievelijk een kantoor of hotel).

Tussen de Europaweg en het woongebied worden kantoren ontwikkeld. De hoofdrichting van de gebouwen is ongeveer haaks op de Europaweg, waardoor de kantoren als lamellen in de wigvormige ruimte komen te staan, oplopend in hoogte naar de zuidelijke ringweg (van vier tot acht lagen). De overgang tussen de strook IV en de kantoren wordt vormgegeven met een groenstrook. De ontsluiting van deze kantoren vindt plaats via de parallelweg van de Europaweg.

#### Sociale veiligheid

Het gebied wordt doorsneden door een belangrijke invalsroute (de Griffeweg) naar de binnenstad, waarover dag en nacht verkeer rijdt. Langs deze route staan zowel kantoren als woongebouwen, die ook vanuit de woonbuurten zichtbaar zijn. De gebouwen zullen alzijdig georiënteerd moeten zijn (open gevels), waar bij de hoofdentree op de Griffeweg georiënteerd is. De nieuwe brug over het Winschoter-

diep ter hoogte van de Van Julsinghastraat vormt een nieuwe fietsroute naar het winkelgebied van de Oosterpoort. Deze route zorgt voor een belangrijke stroom fietsers door het groene hart van de Meeuwen. Er zijn voldoende alternatieve routes aanwezig.

Voor de grondgebonden woningen in de Meeuwen geldt dat er, vanaf de openbare weg en/of vanuit het park, duidelijk herkenbare entrees en begrenzingen tussen het openbare en privé-domein zijn.

Voor de gestapelde woningenblokken geldt dat de beganegrond-laag aan de openbare zijde(n) geen anonieme functies mag herbergen (garage/bergingen/installatieruimten). Slechts in zeer beperkte mate kan dit belang wijken voor andere belangen. Daarbij dient zorg besteed te worden aan de vormgeving/uitstraling van deze functies.

De openbare ruimte dient overzichtelijk te worden ingericht. Het langgerekte park in het plan zal voornamelijk bestaan uit gras met bomen, waar voldoende zicht onderdoor blijft bestaan. Het parkeren in de openbare ruimte dient eveneens overzichtelijk en met zoveel mogelijk toezicht vanaf routes, woningen e.d. te geschieden. Indien dit niet goed mogelijk is dient er een heldere afbakening c.q. begrenzing van het parkeren t.o.v. de openbare ruimte te zijn (afgesloten parkeren).

De verlichting in het gebied dient van voldoende niveau te zijn. Daarbij is indirecte verlichting van groot belang. Voorbeelden zijn grote raampartijen in gebouwen waardoor licht naar buiten valt (trappenhuizen, entrees e.d.), het aanlichten van blinde gevels (het Albino-pakhuis) en objecten (bomen, hekwerken, muren, kunst, bruggen, e.d.).

### 2.1.2 Gebruiksconcept

In de hoofdzet wordt qua gebruik gekozen voor een aansluiting op de woonfunctie van de Oosterpoort. Daar waar het plangebied grenst aan de Europaweg worden grootschaliger werkfuncties geïntroduceerd. Aan de Griffeweg worden werkfuncties aan de woonfunctie gekoppeld.

#### Deelgebied Griffetracé

De Verbindingskanaalzone functioneert als verkeersverdeelring voor de binnenstad. Het Griffetracé, aangesloten op Europaweg en Sontweg, is daarvan de uitwerking. Bij de bespreking van het verkeersconcept wordt hierop verder ingegaan.

#### Deelgebied De Brink:

De menging van woon- en kantoorfuncties moet dit gebied tot een actief onderdeel van de stad maken.

De woningbouw op de Brink is voor het overgrote deel gericht op de appartementensector. Daarnaast zal het gat in de "Jugendstilwand" gesloten worden met twee grondgebonden woningen in de koopsector.

De torens langs de Griffeweg bevatten gekombineerde functies. Het gebouw naast de Europaweg is acht tot twaalf lagen hoog en heeft een capaciteit van 8500 m<sup>2</sup> b.v.o. voor een grootschalige kantoorvestiging. Het andere gebouw heeft acht tot tien woonlagen op een onderlaag met kleinschalige dienstverlening resp. detailhandel.

De openbare ruimte heeft in het plan een sterk groen karakter. De groene oever langs het Winschoterdiep ten zuiden van de Griffeweg ("De Meeuwen") wordt doorgezet in "De Brink" en sluit aan op de groene plek aan de Oosterhaven voor de Brinkflats (het venster op de binnenstad). De open ruimte tussen Albino en de Brinkflats laat zichtlijnen vrij vanuit de Oosterpoortwijk naar de Oosterhaven en wordt met gras en bomen ingericht. De bestaande weg wordt versmald en krijgt een nieuw gebogen tracé. Het parkeren bij de Brinkflats wordt hierbij uitgebreid en opnieuw ingericht, waarbij door een verlaagde ligging de geparkeerde auto's minder nadrukkelijk aanwezig zijn.

De kades blijven openbaar gebied, waarin voorzieningen ten behoeve het aanleggen van (woon)schepen (en aan de Oosterhaven tevens ten behoeve van de beroepsvaart) worden aangebracht. Ze blijven toegankelijk voor auto's ten behoeve van de bereikbaarheid van de schepen en de woningen aan de kades.

De bereikbaarheid van de verderop aan het Eemskanaal gelegen houthandel is gewaarborgd via de Griffeweg en de geprojecteerde weg langs de kantoorvestiging.

#### Deelgebied "De Meeuwen":

Binnen het deelgebied veranderen de functies van west naar oost van wonen naar werkgebieden, bestemd voor hoogwaardige dienstverlening. In noord-zuid geörienteerde stroken verandert het karakter van wonen op en aan het water, naar wonen aan het park, naar het wonen op de overgang naar de langs de Europaweg gelegen werkgelegenheidszone, als inleiding op de meer perifere en grootschaliger werkfuncties verder naar het oosten.

Het woongebied richt zich met name qua voorzieningen op de Oosterpoortbuurt. Deze relatie wordt versterkt door de geprojecteerde fiets-/voetbrug over het Winschoterdiep ter hoogte van de Van Julsinghastraat. Anderzijds vormt de Meeuwen een aanvulling op de Oosterpoortbuurt als het gaat om openbare groenvoorzieningen, die hier verder schaars zijn. Ook wordt de differentiatie in het woningaanbod in dit deel van de stad aanmerkelijk uitgebreid met de realisering van de Meeuwen.

Van west naar oost zijn deze zones als volgt ingevuld:

#### - **Woonschepen en oevervoorzieningen:**

De ligplaatsen voor woonschepen in het Winschoterdiep zijn essentieel binnen de algemene ligplaatscapaciteit in de gemeente. Bij ontwikkeling van de aangrenzende gebieden zijn deze ligplaatsen dan ook een gegeven. Echter, een intensiever gebruik van het deelgebied De Meeuwen brengt aanpassingen in de verkeerscirculatie met zich mee. Het verbinden van het deelgebied met de rest van de stad is een "le-



vensvoorwaarde" voor De Meeuwen. Dat leidt tot de aanleg van bruggen. Het aantal ligplaatsen dat hierdoor vervalt wordt elders gecompenseerd.

In de oever wordt ruimte gereserveerd ten behoeve van de noodzakelijke voorzieningen voor deze woonschepen, zoals nutsvoorzieningen, afmeerringen en bolders. De oevers blijven openbaar. Als overgang naar de eerste bebouwing wordt een groenzone aangelegd. Aanrijroute en parkeergelegenheid zijn temidden van de eerste twee bebouwingsstroken geprojecteerd.

De maximaal toegestane lengte van de woonschepen is afgeleid van de bestaande situatie. Grotere schepen als thans aanwezig kunnen nauwelijks worden toegelaten omdat dit ten koste zou gaan van het aantal beschikbare ligplaatsen.

Ten behoeve van de woonschepen in het Oude Winschoterdiep is in het plan de mogelijkheid opgenomen om schuurtjes op de wallekant op te richten.

Ter handhaving van de openheid en het openbare karakter is bebouwing ten behoeve van woonschepen, in de vorm van schuurtjes, slechts in bescheiden mate toegestaan.

Om het openbare karakter van de wallekant langs het Winschoterdiep te waarborgen dienen schuurtjes een eenduidige verschijningsvorm te hebben en als object zoveel mogelijk te integreren met de omgeving zodat ze zich niet als toegevoegde bouwsels manifesteren. Voorts dient het uitzicht van de aangrenzende woningen op het water zo weinig mogelijk te worden aangetast. In beginsel dient de noklijn evenwijdig aan het water te lopen.

- **De woningen langs het Winschoterdiep (strook I)**

De woningen zijn grondgebonden. De auto's gaan via een straat waaraan ook de parkeergelegenheid op eigen erf is gesitueerd.

Er is ruimte voor ca. 44 grondgebonden woningen in ca. drie lagen. Aan de zuidkant is ruimte voor ca. twintig appartementen of een aantal nog grotere woningen in minimaal vier lagen.

- **De woningen aan de westkant van de groene binnenruimte (strook II)**

Hier is ruimte voor ca. 56 grondgebonden woningen in ca. drie lagen. De auto's worden op eigen erf geparkeerd. De tuin bevindt zich aan de straatzijde.

- **De woningen aan de oostkant van de groene binnenruimte (strook III)**

Ca. 60 grondgebonden woningen in twee tot drie lagen in de sociale koopsector. De auto's worden op woonstraat ten oosten van strook IV geparkeerd. De tuinen zijn via een achterpad bereikbaar.

- **De woningen aan de buitenrand (strook IV)**

Ca. 60 grondgebonden woningen in ca drie lagen. De auto's worden op straat geparkeerd.

Het blokje woningen dat het park aan de zuidzijde beëindigt wordt vijf of zes lagen hoog en kan ca. 20 appartementen bevatten

- **Langs het Griffetracé**

Het blok dwars op het Winschoterdiep is zes à zeven lagen hoog en bevat ca. 30 appartementen boven een bescheiden kantoorvoorziening danwel een commerciële invulling t.b.v. bovenwijkse detailhandel van ca. 370 m<sup>2</sup>. Voor het parkeren is ruimte gereserveerd aan de zuidkant van het gebouw.

Het blok dwars op de Europaweg is zes tot tien lagen hoog en biedt ruimte voor maximaal ca. 12.500 m<sup>2</sup> kantoren/commerciële dienstverlening of een hotel. Het parkeren vindt grotendeels onder het gebouw plaats, deels op het maaiveld rond het gebouw.

- De groene ruimtes in dit gebied vormen een direkte uitloop voor de daaraan gelegen woningen. Ze liggen goed op de zon en er is geen doorgaand verkeer. De onderlinge verschillen worden voornamelijk door de ligging bepaald. Zo zal de groene ruimte aan het Winschoterdiep ook op stedelijk nivo een rol spelen door de centrale ligging tussen de Oosterpoortbuurt en de Meeuwen en de doorgaande fietsroute langs het water.

- **De kantoren langs de Europaweg**

In het wigvormige gebied tussen de woningen en de Europaweg kan minimaal 20.000 m<sup>2</sup> b.v.o. ontwikkeld worden.

De kantoren worden ontsloten via de parallelweg langs de Europaweg. Aan deze zijde wordt ook geparkeerd. De wig wordt groen ingericht aan de kant van de woningen.

Resumerend kan worden gesteld, dat dit deelgebied ruimte biedt aan ca. 30.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorruimte/dienstverlening, ca. 220 grondgebonden woningen en ca. 80 appartementen. Voorts bieden de oevers aanlegmogelijkheden voor 52 woonschepen.

### 2.1.3 Verkeersconcept

#### *Algemeen*

Het verkeersbeleid is in Groningen altijd nauw verweven geweest met het ruimtelijke ordeningsbeleid. Streefbeeld is een compacte stad met een multifunctionele invulling van gebieden. Dit leidt tot korte reisafstanden en relatief hoge dichtheden, waardoor voorwaarden worden geschapen voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Een selectief locatiebeleid en een daaraan gekoppeld systeem van gedifferentieerde parkeernormen zien wij als een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid.

Om de bereikbaarheid van de stad in stand te houden, en daarmee de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling mogelijk te maken is een sturend verkeersbeleid noodzakelijk. Dit beleid is gericht op een beperking van de groei van het autoverkeer overeenkomstig het percentage dat verwacht mag worden op basis van de economische en demografische ontwikkeling van stad en regio. De "autonome" groei

van het autogebruik willen we tegengaan. Daarom wordt ingezet op het beperken van de groei van het niet noodzakelijk autoverkeer door aanscherping van het parkeerbeleid, vervoersmanagement en het bieden van hoogwaardige alternatieven. Uitbreiding van auto-infrastructuur zal selectief zijn, met name gericht op het goed bereikbaar houden van de economisch gezien belangrijke gebieden. Woon-, verblijfs- en recreatiegebieden zullen worden ontzien. Binnen deze gebieden is autoverkeer ondergeschikt. Er zal sterk worden ingezet op dynamisch verkeersmanagement: het regelen van de verkeersstromen met behulp van informatie over de actuele en de verwachte verkeerssituatie.

Voor de economische ontwikkeling van stad en regio is niettemin een goed functionerende ringwegenstructuur een levensvoorwaarde. Immers, direct aan de ring liggen alle werkgebieden en op relatief korte afstand daarvan de binnenstad. Gelet op de ruimtelijke structuur van het verzorgingsgebied van de stad zal de auto in de verplaatsingen van de regio naar de stad een belangrijke plaats blijven innemen.

In het gebied binnen de ringwegen is de te verwachten toename van het autoverkeer zo fors (zowel binnen dit gebied als in relatie met de binnenstad) dat facilitering (d.i. het tegemoetkomen aan de behoefte aan verkeersruimte) alleen nog mogelijk zou zijn door ingrijpende maatregelen te nemen. De beperkt beschikbare ruimte binnen de bestaande ruimtelijke structuur laat echter niet of nauwelijks infrastrukturele ingrepen toe. De opname-capaciteit voor autoverkeer in dit gebied is nagenoeg bereikt. Om ook in de toekomst de bereikbaarheid van dit kwetsbare stedelijke gebied te kunnen garanderen is het sterk inzetten op alternatieven voor de auto een absolute noodzaak (fiets, openbaar vervoer, parkeer- en pendel, selectief parkeerbeleid)

Voor het deel van de stad buiten de ringwegen, met name de bedrijfsterreinen en de parkeer- en pendelplaatsen, kan een goede autobereikbaarheid worden gegarandeerd door de verbetering van het ringwegenstelsel en de aanleg van een nieuwe zuidtangent.

### *Autoverkeer*

De Verbindingskanaalzone (VBK-zone) fungeert als belangrijke schakel in het verkeerscirculatiesysteem voor de stad. De verkeersafwikkeling in de VBK-zone heeft de functie van stadsverdeelring - voorheen gedeeltelijk lopend via Radesingel en Winschoterkade, resp. Kattendiep en Rademarkt - overgenomen. De Griffeweg maakt onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdwegenstructuur. Ook de Europaweg, die het gebied aan de oostzijde begrenst en de zuidelijke ringweg aan de zuidzijde maken hier onderdeel van uit. Het autoverkeer kan dus direct gebruik maken van de hoofdstructuur zonder wegen van een lagere orde te belasten.

Het plangebied wordt voor het autoverkeer ontsloten via een tweetal aansluitingen op de Griffeweg die het gebied van oost naar west doorsnijdt. De Griffeweg sluit gelijkvloers aan op de Europaweg in het verlengde van de Sontweg. Om te voorkomen, dat er een sluiproute ontstaat via de woonstraten in de Meeuwen zal er geen

doorkoppeling gemaakt worden richting de op- en afrit van de zuidelijke ringweg nabij het Winschoterdiep. Deze verbinding blijft wel mogelijk voor de ontsluiting van de kantoren langs de (parallelweg van de) Europaweg.

Ter ondersteuning van het verblijfskarakter en verhoging van de verkeersveiligheid wordt in het gebied een 30 km/uur regiem ingevoerd.

De ligging van het gebied, dicht bij het centrum, betekent korte afstanden naar veel voorzieningen. Hierdoor wordt het gebruik van met name de fiets en verplaatsingen te voet gestimuleerd en daarmee het autogebruik teruggedrongen.

### *Openbaar vervoer*

Het openbaar vervoer maakt gebruik van de hoofdstructuur: de Europaweg, de Sontweg, de Griffeweg, de Veemarkstraat en de Meeuwerderweg. Dit betekent dat er geen bus door de woonstraten rijdt en de openbaar vervoer ontsluiting vanaf de randen plaats vindt. De afstanden tot aan de bushaltes zijn acceptabel (niet meer dan 400 meter). De bushaltes zijn gesitueerd in de Veemarkstraat, op de Griffeweg, de Meeuwerderweg en het kruispunt Europaweg/Sontweg.

### *Langzaam verkeer*

Het gebruik van de fiets wordt niet alleen gestimuleerd door de gunstige ligging van het plangebied, maar ook door een aantal voorzieningen die de fietser de mogelijkheid bieden zich vlot en veilig te verplaatsen. Zo liggen er langs de Griffeweg en de Europaweg vrijliggende fietspaden (parallelweg langs de Europaweg WZ). De Bontebrug heeft na de aanleg van de Griffeweg zijn functie voor het autoverkeer verloren en is nu in gebruik als een fietsers/voetgangersbrug, waardoor er voor het langzaam verkeer een autoluwe route vanuit de Brink richting de binnenstad ontstaat. Het Winschoterdiep OZ, tot voor kort de ontsluitingsweg voor de bedrijven/kantoren langs de zuidelijke ringweg, wordt fietspad met een beperkte functie voor de (auto) bereikbaarheid van de woonschepen. Hierdoor ontstaat een fietsroute tussen de Meeuwerderbaan en de Oosterhaven. Het zuidelijkste deel nabij de Zuidelijke Ringweg blijft beschikbaar als ontsluitingsweg voor de ter plaatse aanwezige kantoren. De doorsteek vanuit het gebied richting de Oosterpoort ter hoogte van de zuidelijke ringweg wordt in tegenstelling tot het autoverkeer voor het fietsverkeer wel gemaakt. Het Winschoterdiep vormt een barrière voor het langzaam verkeer tussen de Meeuwen/de Brink en de Oosterpoort. Omdat de bewoners zijn aangewezen op de voorzieningen van de Oosterpoort wordt er een extra brug gerealiseerd ter hoogte van de van Julsinghastraat speciaal voor fietsers en voetgangers. Ter hoogte van de aansluiting op de Griffeweg wordt een veilige voetgangersoversteek gerealiseerd voorzien van verkeerslichten.

### *Parkeren en stallen*

Door in dit gebied woningbouw te realiseren wordt het autogebruik teruggedrongen. Verminderd autogebruik betekent echter niet automatisch een afname van het

autobezit. Wanneer de auto minder gebruikt wordt staat hij zelfs vaker voor/bij het huis. Bij de bepaling van de parkeernormen wordt dan ook rekening gehouden met het autobezit. Er wordt niet gekozen voor terugdringen van het autobezit door de parkeernormen te verlagen. Het parkeren vindt deels plaats op eigen terrein en deels in de openbare ruimte.

Om te voorkomen dat bij wisseling van (huis)eigenaar er een parkeerprobleem kan ontstaan wordt juridisch geregeld dat de parkeerplaats op eigen terrein wordt gehandhaafd.

Bij de bepaling van de parkeernormen voor de commerciële functies is rekening gehouden met de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Het gaat hier om een B-lokatie. Het parkeren zal op eigen terrein gerealiseerd moeten worden.

Omdat het plangebied dicht bij het centrum ligt bestaat het gevaar, dat de parkeerplaatsen gebruikt zullen worden door wijkvreemde langparkeerders. Om dit parkeren tegen te gaan zal in de schil rond de binnenstad (inclusief de Meeuwen en de Brink) een regeling voor bewonersparkeren worden ingevoerd in combinatie met betaald parkeren.

#### Deelgebied De Brink e.o.:

De ontsluiting van deelgebied "De Brink" vindt plaats via een ringroute die op één plek is aangesloten op de Griffeweg.

Het verkeer binnen het deelgebied wordt verder lokaal uitgewerkt voor alleen het bestemmingsverkeer. Langs de buitenranden blijft alles per auto bereikbaar, hoewel er geen doorgaande autoroutes aanwezig zijn.

Langzaamverkeersroutes zijn er langs het Winschoterdiep, over de Bontebrug en langs de Oosterhaven. Verder wordt de Groene Brink doorsneden door voetpaden.

De bereikbaarheid van de verderop aan het Eemskanaal gelegen houthandel is gewaarborgd via de Griffeweg, de geprojecteerde weg langs de kantoorvestiging en de weg langs het Eemskanaal onder het viaduct in de Europaweg door.

Deelgebied "De Brink" is op loop- c.q. fietsafstand van het stadscentrum gelegen; de winkelconcentratie langs de Meeuwerweg ligt op zeer korte afstand. De openbaar vervoersroute loopt langs het plangebied met haltes nabij het kruispunt Griffeweg/Europaweg.

Het parkeren vindt in dit gebied deels op het maaiveld plaats en deels ondergronds. Het aantal plaatsen wordt herleid naar de geldende norm bij woningbouw. Bij de telling zijn tevens de wooneenheden van de Brinkflats meegerekend. Bij de oplevering van deze flats kon niet worden voldaan aan de heersende norm. Dat wordt met deze nieuwe ontwikkeling gecorrigeerd.

Voor het wonen wordt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning gehanteerd. Voor het grootste deel zijn de parkeerplaatsen gekoppeld aan de woningen (parkeren op eigen erf); een kleiner deel is openbaar parkeren.

In het blok langs de Griffeweg nabij het Winschoterdiep is ruimte voor enige

detailhandel en/of dienstverlening gereserveerd (zie 4. Voorzieningen). Parkeerruimte zal op eigen terrein worden gerealiseerd; uitgegaan wordt van een parkeerbehoefte van 2 à 3 pp./100 m<sup>2</sup> bvo.

### Deelgebied De Meeuwen

Aan beide zijden van de Europaweg zijn ontwikkelingen gepland met een sterk verkeersaantrekkende werking. Dit heeft consequenties gehad voor de reconstructie van de kruising Europaweg/Sontweg/Griffeweg. Het handhaven van de aansluitingen van de parallelwegen langs de Europaweg op dit kruispunt zou in de regeling nogal wat capaciteitsverlies opleveren. De aansluiting van de parallelweg binnen het deelgebied wordt daarom van de kruising losgekoppeld voor wat betreft het autoverkeer.

De parallelweg wordt aan de noordkant aangesloten op de hoofdontsluiting (buurtontsluiting) van de Meeuwen op de Griffeweg.

De parallelweg en overige interne infrastructuur krijgen hierdoor voor het deelgebied een bedienende functie: rustig ten opzichte van de verkeerzones Europaweg en Griffeweg. Gezien de beperkte capaciteit van de parallelweg en de aanwezigheid van verkeerslichten op de kruising Griffeweg-hoofdontsluiting woongebied zal de parallelweg niet een aantrekkelijk alternatief zijn voor sluipverkeer vanuit de stad. Het woongebied is in beginsel alleen maar bereikbaar vanaf de Griffeweg via de hoofdontsluiting (buurtontsluiting); men keert via dezelfde route terug. Het kantorengebied is eveneens via deze hoofdontsluiting bereikbaar en bovendien vanaf het Winschoterdiep aan de zuidwestkant. Men keert hier of via dezelfde route terug, of men verlaat het terrein zuidwaarts, terug naar het Winschoterdiep.

Vanaf de Griffeweg vertakt genoemde hoofdontsluiting zich in westelijke en oostelijke richting. Het oostelijke deel, alsmede de parallelweg zullen een 50 km-regime hebben. Voor het overige geldt in het woongebied een 30 km-regime. De kruisingen van de betreffende wegen zullen een daarop aangepaste vormgeving krijgen.

Voor de kantoren geldt dat in de parkeerbehoefte moet worden voorzien op eigen erf. De norm die hierbij moet worden gehanteerd is minimaal 1 parkeerplaats per 75 m<sup>2</sup> b.v.o. en maximaal 1 parkeerplaats per 50 m<sup>2</sup> b.v.o.

De parallelweg blijft tevens onderdeel vormen van de doorgaande fietsroute. Voorts zijn op alle vier poten van het kruispunt vrijliggende fietspaden aangelegd.

Evenals in deelgebied "De Brink" is ook hier in het blok langs de Griffeweg nabij het Winschoterdiep ruimte voor detailhandel/dienstverlening gereserveerd. Ook hier geldt een parkeernorm van ca. 2 à 3 pp/100 m<sup>2</sup> bvo.

De parkeernorm voor het woongedeelte van de Meeuwen bedraagt 1,25 parkeerplaats per woning.

De woningen in strook I en II moeten beschikken over parkeerruimte op eigen erf. Voor bewoners van de woonschepen en voor bezoekers worden in de dwarsverbindingen door strook I en in de woonstraat tussen strook I en II voldoende parkeer-

plaatsen gecreëerd. In de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van strook III en IV en het appartementengebouw aan de zuidkant van het park wordt voorzien in de openbare ruimte.

De woonschepen worden ontsloten door middel van een eenvoudige, maar autovrije laan. De parkeermogelijkheden voor woonschepen worden in de doorgangen in strook I gesitueerd.

In een afzonderlijke kaartbijlage wordt een overzicht gegeven van de situering van de belangrijkste parkeervoorzieningen in het plangebied.

Het deelgebied ligt op fietsafstand van het stadscentrum. Het winkelgebied langs de Meeuwerderweg ligt op loopafstand. Het openbaar vervoer loopt over de Griffeweg en heeft daar haltes nabij de kruising met de Europaweg. Voor de kantoren langs de zuidkant van het plangebied is de ontsluiting door middel van het openbaar vervoer - gezien de vrij grote loopafstand tot de haltes aan de Griffeweg - niet optimaal. Onderzocht zal nog worden in hoeverre het mogelijk is dit gebied via het openbaar vervoer langs de Europaweg te bedienen.

## 2.2. Civieltechniek ("natte paragraaf")

Het plangebied is gelegen in een polder waar de grondwaterstand zo laag is, dat geen maatregelen hoeven te worden genomen om het gebied te ontwateren.

### 3. VOLKSHUISVESTING

Over het stedenbouwkundig- en volkshuisvestingsprogramma voor het plangebied De Meeuwen en De Brink bestaat op hoofdlijnen overeenstemming met de ontwikkelaar, de MABON uit Rijswijk.

De hoofdlijnen van het volkshuisvestingsprogramma omvat het ontwikkelen van een gedifferentieerd woongebied met verschillende woningtypen en prijsklassen. Binnen beide planonderdelen zullen naast koopwoningen in de marktsector ook sociale huurwoningen gerealiseerd worden. Het accent zal daarbij liggen op het ontwikkelen van woningen voor senioren maar ook andere woonvormen zijn mogelijk bv. begeleid wonen.

In het plangebied De Meeuwen worden overwegend grondgebonden woningen gerealiseerd, terwijl in het plangebied De Brink alleen appartementen in koop- en huursector worden gerealiseerd.

In De Meeuwen worden binnen de sociale sector zowel huurwoningen als ook sociale koopwoningen gerealiseerd. Hiervoor is binnen het plangebied een specifieke zone aangewezen. Daarnaast zijn in De Brink en De Meeuwen twee lokaties aangegeven waar sociale huurwoningen worden ontwikkeld.

De hieronder aangegeven aantallen zijn streefgetallen. De nadere uitwerking zal uitwijzen of dit aantal hoger dan wel lager zal worden. Hiermede is rekening gehouden in de grond exploitatie. Tevens zal de ontwikkelaar een marktoets verrichten naar de afzetbaarheid van de voorgestelde typen naar prijs- en kwaliteit.

Specifieke onderdelen plangebied De Meeuwen, zone:

- I ca. 45 grondgebonden woningen in de duurdere koopsector, prijsnivo ca. f 325.000,-
- II ca. 55 grondgebonden woningen in de duurdere koopsector, prijsnivo ca. f 260.000,-
- III ca. 41 grondgebonden woningen in de sociale koopsector, prijsnivo ca. f 155.000,- gecombineerd met ca. 10 grondgebonden woningen in de goedkope vrijesector, prijsnivo ca. f 180.000,-
- IV ca. 60 grondgebonden woningen in de koop sector, prijsnivo ca. f 210.000,-
- A ca. 20 appartementen woningen in de koop sector, prijsnivo ca. f 220.000,-
- C ca. 20 appartementen in de sociale huursector, huurnivo ca. f 750,- tot f 800,-
- W2 ca. 30 appartementen in de vrije sector huur, prijsnivo ca. f 200.000,-



Specifieke onderdelen plangebied De Brink, zone:

- a. ca. 48 appartementen in de sociale huursector,  
huurnivo ca. f 750,- tot f 800,-
- b. ca. 2 grondgebonden woningen in de koop sector,
- c. ca. 34 appartementen in de koopsector,  
prijsnivo ca. 260.000,-
- d. ca. 34 appartementen in de koopsector,  
prijsnivo ca. 235.000,-

De totaal te realiseren woningaantallen wordt geraamd op 408

De Meeuwen: 220 grondgebonden woningen + 70 appartementen.

De Brink : 2 grondgebonden woningen + 116 appartementen.

#### 4. VOORZIENINGEN

Ten aanzien van een tweetal lokaties langs en nabij de Griffeweg in het woongebied kent het plan de mogelijkheid tot het realiseren van detailhandels- en dienstverleningsvestigingen. Het gaat hier twee kleine solitaire winkelclusters die niet deel uitmaken van één van de lokaties die in de nota "Groot in Detailhandel" zijn genoemd en waarop het daarin geformuleerde beleid niet van toepassing is. Deze nota maakt onderscheid tussen de volgende lokaties, t.w. binnenstadslokaties en de overige winkelcentra, entreegebieden van de binnenstad en perifere lokaties. Ten aanzien van beide lokaties dienen daarom randvoorwaarden te worden opgesteld, waarin de verhouding met binnenstad, entreegebieden en perifere lokaties, maar ook met de winkelconcentratie Meeuwerderweg moet worden geregeld.

In de Oosterpoortbuurt in het midden van de Meeuwerderweg - ruwweg tussen Polderstraat/Dijkstraat en (Verlengde) Frederikstraat - bevindt zich het concentratiegebied van buurtverzorgende winkels (bestemmingsplan "Oosterpoort"). Het beleid voor de Oosterpoort is er op gericht om dit concentratiegebied zoveel mogelijk te versterken o.a. door te trachten buurtverzorgende winkels die verspreid in de wijk liggen in dit concentratiegebied onder te brengen.

Het vorenstaande heeft consequenties voor het voorzieningenbestand in het plangebied "De Brink/De Meeuwen". De invulling met detailhandel in dit gebied aan weerszijden van de nieuwe Griffeweg mag niet tot een ondergraving van het concentratiebeleid voor de Oosterpoortwijk leiden. Detailhandel in dagelijks benodigde goederen, w.o. levensmiddelen, is derhalve niet toegestaan. Voorts vraagt de ligging aan een belangrijke doorgaande route als het Griffetracé om functies met een zekere allure. Invulling zal daarom dienen plaats te vinden door bovenwijks functionerende detailhandel.

Deze invulling mag bovendien niet leiden tot een verstoring van het detailhandelsbeleid m.b.t. de binnenstad en het perifere detailhandelsbeleid. Mede met het oog daarop is gekozen voor relatief kleinschalige winkelvoorzieningen. De regeling in de voorschriften (Beschrijving in Hoofdlijnen) van het bestemmingsplan is hierop afgestemd.

## 5. MILIEU

### 5.1 Inleiding

#### 5.1.1 Milieubeleid in een compacte stad

De keuzes voor versterking van de centrumpositie en verbetering van het leefmilieu die het College van B&W in het Structuurplan van 1987 maakte hebben impliciet geleid tot de keuze voor het model van de compacte stad. Deze uitgangspunten gelden ook nu nog voor het gemeentelijk beleid. De concentratie van stedelijke functies die hiermee wordt nagestreefd heeft een gunstige invloed op het milieu, doordat het buitengebied wordt gespaard en de mobiliteit wordt beperkt. Hiermee is een goede uitgangspositie voor een duurzame ontwikkeling van het stedelijk gebied aanwezig. Gerichte aandacht voor de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving is daarbij echter een noodzakelijke voorwaarde, want door de concentratie van de functies in het stedelijk gebied kan plaatselijk milieuoverlast ontstaan. De inzet hierbij is dat de relatief goede kwaliteit van het Groningse milieu wordt gehandhaafd en waar nodig verbeterd.

Bij de uitwerking van een milieuvisie op een duurzame toekomst van de stad ("Duurzame ontwikkeling van het stedelijk gebied", Milieudienst 1993) is het stedelijke milieu als uitgangspunt genomen. Er wordt gestreefd naar een optimale milieusituatie in de hele stad, maar het specifieke karakter van elk stadsdeel is uitgangspunt voor de te bereiken milieukwaliteit. Daarbij wordt gekeken naar de gewenste hoeveelheid dynamiek in elk stadsdeel.

De dynamiek wordt veroorzaakt door het naast elkaar voorkomen van de verschillende functies en het spanningsveld dat door de onderlinge relaties ontstaat, maar ook door opeenvolging van verschillende gebruiksoorten op dezelfde plaats. Op bepaalde plekken in de stad is veel dynamiek gewenst, voor een levendig woon- en verblijfsmilieu. In verband daarmee wordt in de binnenstad en bijvoorbeeld de zones tussen wonen en industrie, zoals in het onderhavig plangebied aan de orde is, een zekere hindertolerantie erkend. Dit kan een hogere milieubelasting in de omgeving betekenen; voor bewoners is een goede aandacht voor het binnenmilieu dan van belang. In gebieden die daarom vragen, bijvoorbeeld een (rustige) woonwijk, wordt een (zeer) goede milieukwaliteit gehandhaafd. In elke situatie blijft de wettelijke normering echter randvoorwaardelijk, terwijl het overall opvullen van deze normen wordt voorkomen.

Soms is sanering van de bestaande situatie noodzakelijk om de bestaande te grote dynamiek te verminderen of specifieke milieuproblemen op te lossen. In andere gevallen is verhoging van de dynamiek juist gewenst, om monotonie te doorbreken en meer flexibel in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen. Het bevorderen van nieuwe functies kan op wijkniveau bijdragen aan de verbetering van het leefmilieu. Een dergelijke benadering vraagt om maatwerk; specifieke aandacht op detailniveau en afstemming op de lokale milieu-omstandigheden.

Sommige mensen leven graag temidden van de dynamiek in het centrum van de stad, of juist langs de uitvalswegen, anderen zijn gesteld op hun rust. De compacte stad

moet allen onderdak kunnen bieden.

### 5.1.2 Toegesplitst op het plangebied Cultuurcentrum - Europaweg

Het plangebied ligt als een schil tegen de (zuid)oostkant van de binnenstad aan. De Europaweg en de Zuidelijke Ringweg komen samen aan de zuidoostpunt van het gebied. Deze maken deel uit van de stedelijke in- en uitvalroutes en van het landelijk hoofdwegennet.

De doelstellingen die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen (intensiveren van gebruik van de locatie ten behoeve van stedelijke en regionale functies, verbeteren van de aansluiting van het gebied op de binnenstad) sluiten goed aan bij de milieubeleidsvisie. Het gebied heeft dan in wezen een binnenstadsfunctie, maar is wel grootschaliger door de geplande kantorenfunctie en de ligging aan drukke verkeerswegen.

### 5.1.3 Milieubeoordeling

In het kaartenboek "Milieu-inventarisatie en milieubeoordeling van de gemeente Groningen e.o." kan de milieusituatie op hoofdlijnen afgelezen worden. Hieruit komt naar voren dat het gebied, met uitzondering van het noordelijk deel, begrensd wordt door aandachtssituaties wegverkeerslawaaï. Deze worden veroorzaakt door het verkeer op de Europaweg en de Zuidelijke Ringweg. Dit verklaart dat het plangebied in het kaartenboek t.o.v. de functie gemengd wonen binnen categorie 2 - 4, dat wil zeggen op stedelijk niveau redelijk belast. Het ligt in de lijn der verwachting dat de verkeersdruk op het Griffetracé zal toenemen. De introductie van nieuwe functies is vooral o.a. in het centrale deel van het plangebied gedacht. Het wonen hier zou gerekend moeten worden onder 'binnenstedelijk' wonen. Dit betekent een hogere verstoringstolerantie voor de leefomgeving dan in een rustige woonwijk. Zoals genoemd overschrijdt de geluidbelasting door het gemotoriseerd verkeer op een aantal plaatsen in het plangebied de voorkeursnorm. Dit wordt opgevangen door het aanbrengen van geluidarm asfalt, afscherming, indeling bouwblokken en/of grotere afstand. Hierdoor kan een geluidsnivo worden gecreëerd, waarvoor t.a.v. de eerstelijnsbebouwing gerekend vanaf de Europaweg ontheffing kan worden verleend, en dat t.a.v. de tweedelijnsbebouwing tendert naar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), overeenkomend met de gevoeligheid van dat binnenstedelijk wonen.

## 5.2 **Geluidsaspecten**

### 5.2.1 Wegverkeerslawaaï

Langs het Griffetracé en de Europaweg zijn voorzieningen gepland zoals: woningen, dienstverlening, kantoren, hotel en eventueel winkels. Op basis van de prognose van de verkeersintensiteiten zijn geluidberekeningen gemaakt ten behoeve van de in acht te nemen afstanden.

De berekende geluidnivo's zijn inclusief de aftrek op grond van art. 103 Wgh (Wet Geluidhinder).

### Griffetracé

Het Griffetracé krijgt naar verwachting in de toekomst 20.200 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) te verwerken. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de ontwikkelingen langs het tracé, maar ook - en voornamelijk - door de omlegging van de zuid-oostelijke Diepenringroute. Het gevolg is dat langs laatsgenoemde route tientallen woningen minder behoeven te worden gesaneerd. De keuze van de situering van het tracé is mede gebaseerd op de minimalisering van het "geluid-" en "lucht"belast oppervlak langs het tracé, waardoor een betere afscherming van geluidgevoelige bebouwing mogelijk is. De verbindingsweg is een nieuwe weg en valt derhalve onder de "nieuwe situaties" van het hoofdstuk wegverkeerslawaaï van de Wet Geluidhinder.

De maximaal toegestane grenswaarde in deze situatie bij een "nieuwe" weg en "nieuwe" woningen bedraagt 60 dB(A).

De woningen en appartementen ondervinden een geluidbelasting van 52 tot maximaal 60 dB(A).

Wegens de relatie tussen de geluidbelasting en het percentage gehinderden worden zo groot mogelijke afstanden in acht genomen, wordt afschermend gebouwd of worden andere bestemmingen dan wonen gepland, zodat er een beter leefmilieu ontstaat.

Voor enkele woningen in het noordelijk deel van de eerste- en tweedelijnsbebouwing langs de Europaweg (bouwstroken III en IV) in plandeel "De Meeuwen" is in het kader van de bouwplanprocedure reeds ontheffing gevraagd en bij besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, verleend. Voor de overige woningen binnen de invloedssfeer van de Griffeweg met een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) als gevolg van deze weg is in het kader van de bestemmingsplanprocedure bij besluit van 7 augustus 1997, nr. 97/09218/a, RRB, ontheffing verleend.

### Europaweg

De Europaweg is de belangrijkste aanvoerroute voor het oostelijke deel van de stad. Het belang wordt nog vergroot door de functies detailhandel en diensten die langs en in de nabijheid van de Europaweg zijn gepland. De verwachte intensiteit in 2006 zal hierdoor 44.000 mvt/etm. bedragen. De eerste-lijns bebouwing is gelegen op 38 tot 110 meter uit de wegas

Ten behoeve van de woningbebouwing zijn geluidreducerende maatregelen toegepast om de geluidbelasting te reduceren.

Deze maatregelen zijn:

- stil asfalt (Twin-lay, 2-laags zoab)
- afstand
- afscherming door een wal tussen de woningen en de parallelweg langs de Europaweg
- ontwikkeling kantoorbebouwing

De woningen ondervinden een geluidbelasting van 51 tot 60 dB(A), afhankelijk van bouwblok en verdiepingshoogte. Voor 49 woningen in de eerstelijnsbebouwing langs de Europaweg (bouwstrook IV) in plandeel "De Meeuwen" is in het kader van de bouwplanprocedure reeds ontheffing gevraagd en bij eerdergenoemd besluit van Gedeputeerde Staten van 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, verleend. Voor de nog te bouwen woningen in de eerstelijnsbebouwing (ca. 10 woningen) is in het kader van de bestemmingsplanprocedure bij besluit van 7 augustus 1997, nr. 97/09218/a, RRB, ontheffing verleend.

De tweedelijns bebouwing wordt voldoende afgeschermd; het geluidnivo blijft onder de 50 dB(A).

### Zuidelijke Ringweg

Voor de woningen in het plangebied die onder de invloedssfeer van de Zuidelijke Ringweg (Weg der Verenigde Naties) vallen geldt een maximaal toegestane grenswaarde van 55 dB(A). Het gaat hier om de woningen in het zuidelijke deel van plandeel "De Meeuwen".

De verkeersintensiteit op genoemde weg zal in het huidige profiel in 2005 ongeveer 72000 mvt/etm. bedragen.

De woningen worden afgeschermd door bestaande en geplande kantoorgebouwen en ondervinden door de Zuidelijke Ringweg een geluidbelasting van 50 tot 55 dB(A).

De Zuidelijke Ringweg is momenteel onderwerp van studie door middel van een Milieu Effekt Rapportage (MER).

Bij reconstructie van de weg is de wegbeheerder die de reconstructie uitvoert - Rijkswaterstaat - verantwoordelijk voor sanering van aan de weg gelegen woningen en andere functies of voor het aanleggen van voorzieningen aan de weg.

In het kader van de bouwplanprocedure is voor 40 woningen in de bouwstroken III en IV reeds ontheffing aangevraagd en bij eerdergenoemd besluit van Gedeputeerde Staten van 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, verleend. Voor de nog te bouwen woningen in de bouwstroken III en IV (ca. 20 woningen) is in het kader van de bestemmingsplanprocedure bij besluit van 7 augustus 1997, nr. 97/09218/a, RRB, ontheffing verleend, evenals voor een aantal woningen in het zuidelijk deel van de bouwstroken I en II en aan de zuidkant van het park tussen de bouwstroken III en IV in.

### Intern verkeer

De detaillering van de verkeersafwikkeling binnen de nieuw te ontwikkelen woongebieden wordt zodanig dat er geen sluipverkeer naar andere stadsdelen mogelijk is. In dat geval wordt in het stelsel van (woon)straten de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) gevelbelasting niet overschreden. Reeds eerder is opgemerkt, dat alleen voor de hoofdontsluiting en de parallelweg langs de Europaweg een 50 km-regime zal gelden; de rest van het plangebied valt in de 30 km-zone.

### 5.2.2 Industrielawaai

Een deel van plangebied "De Brink/De Meeuwen" maakte deel uit van het gezoneer-

de industrieterrein Groningen Zuidoost (KB 1991). Door het vertrek van de energiecentrale is de hoge geluidbelasting in de noordwesthoek van het plangebied verdwenen. Op het terrein van de voormalige centrale zijn kantoren en lichte bedrijvigheid geprojecteerd. Ten behoeve van de ontwikkeling van woningbouw op de Meeuwen is akoestisch onderzoek uitgevoerd (rapporten NAA, N1021/mh/4343; DGMR B.09.0-22 en 031). Hieruit blijkt dat de gezamenlijke (vergunde) geluidbelasting van de bedrijven in de omgeving, inclusief invulling van het terrein van de centrale, bij de woningen in de Meeuwen lager is dan de toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A). De feitelijke geluidbelasting zal nog lager zijn. Voor 100 woningen in de eerste- en tweedelijnsbebouwing langs de Europaweg (bouwstroken III en IV) in plandeel "De Meeuwen" is in het kader van de bouwplanprocedure reeds ontheffing gevraagd en bij besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, verleend. Voor de overige woningen in het plangebied met een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) als gevolg van industrielawaai is in het kader van de bestemmingsplanprocedure bij besluit van 7 augustus 1997, nr. 97/09218/a, RRB, ontheffing verleend.

Door de ontwikkeling van de woningbouw worden bedrijven niet gehinderd.

Als gevolg van de wijzigingen - vertrek centrale en realiseren woningbouw - zal de zonegrens wijzigen. De nieuw vast te stellen zone zal te zijner tijd in de betreffende bestemmingsplannen worden opgenomen. Dit zal gebeuren na afronding van het saneringsonderzoek voor het gehele industrieterrein Zuidoost.

### 5.3 Luchtverontreiniging als gevolg van het autoverkeer

In de luchtkwaliteitsbesluiten koolstofmonoxide (1986), stikstofdioxide (1987) en benzeen (1993) staan de grenswaarden vermeld, waaraan de luchtkwaliteit in verkeer en parkeersituaties moet voldoen. In afwachting van het 'schone' autogebruik gelden tot het jaar 2000 tijdelijk verhoogde grenswaarden. Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de grenswaarden die voor 2000 zullen gelden. De normering geldt voor de situatie op de stoep langs de weg op minimaal 5 meter uit de as van de weg.

Grenswaarde	Benzeen (C6H6)	Koolstofmonoxide (CO)	Stikstofdioxide (NO2)
1996	14	9750	142
2000	10	6000	135

Van invloed op de emissie op het trottoir is de ligging van de bebouwing ten opzichte van de weg. De luchtkwaliteit langs het vrij brede tracé op 5 meter uit de weg-as van de Europaweg, waarbuiten het trottoir ligt, blijft ook in 2000 onder de gestelde grenswaarden. Dit is eveneens het geval bij het trottoir gelegen langs de woningen het Griffetracé, als gevolg van het brede profiel.

#### 5.4 Bodem

Per 1 september 1994 is de bodemsanering in de deelgebieden De Brink en De Meeuwen afgerond. Het terrein is op dat moment aangevuld met schoon zand tot op ca. 0,5 m. ten opzichte van het huidig peil. Dit is gedaan om kostenbesparende redenen. Maar ook om in een later stadium, wanneer de lokaties van parkeerkelders definitief bepaald zijn, het grondverzet te vereenvoudigen.

Voor de duur van van ca. 7 jaar na de oplevering van het gesaneerde terrein blijft het grondwaterontwikkelingssysteem in het gebied achter.

Ten behoeve van de grondwatersanering zijn er, verspreid over het gebied, 12 bronneringsputten geslagen. In principe kunnen deze putten -wanneer bouwactiviteiten daartoe aanleiding geven- op kosten van de initiatiefnemer verplaatst worden. Inpassing in de bebouwing is echter ook mogelijk.

De putten zijn met ondergrondse leidingen aangesloten op een pompkelder, die geplaatst is aan de rand van het plangebied in de centrale zone van het plangebied, grenzend aan de Europaweg.

Tijdens de afgraving is op ca. 3 m. beneden maaiveld een permanente diepdrainage gelegd, waarmee in latere jaren controle van de grondwaterkwaliteit en zonodig plaatselijke nazorg mogelijk blijft.

De bodemsanering van het voormalige Zodiacterrein is inmiddels afgerond. Voor wat het voormalige Bouwborgterrein betreft is de verwachting dat hier geen of een geringe verontreiniging zal worden aangetroffen. Het terrein van Presto verffabriek moet nog gesaneerd worden. De betreffende gronden dienen daartoe eerst verworven te worden.

#### 5.5 Bedrijvigheid in het plangebied.

Aan de rand van het plangebied aan de Europaweg en in het zuidoostelijke deel zijn o.a. ter afscherming van de woningen kantoren geprojecteerd. Langs de zuidrand van het plangebied aan de Zuidelijke Ringweg is sprake van bestaande kantoorbebouwing. In de directe nabijheid is meer kantoorbebouwing geprojecteerd.

Aan het Griffetracé komen kleinschalige detailhandelsvestigingen en kantoren. Dit zijn alle AMVB-bedrijven.

#### 5.6 Externe Veiligheid

Langs de Europaweg wordt -aan de oostzijde in het Molenpark- een benzinstation met LPG-pomp gevestigd. Rond de LPG-opslag wordt een bebouwingsvrije zone van 80 meter in acht genomen.

#### 5.7 Ecologie

In het stedelijk gebied levert de natuur een belangrijke bijdrage aan het leefmilieu, en aan de beleving daarvan door de mensen die er wonen en werken. In toenemende



mate wordt daarom bij ontwerp en inrichting van plannen rekening gehouden met de noodzakelijke voorwaarden voor een goede ecologische ontwikkeling in het gebied. De aanwezigheid van dieren en planten in de stad is vooral mogelijk dankzij water- en groenstructuren die onderling, en met het landschap buiten de stad verbonden zijn. De samenstelling en de mate van samenhang in deze ecologische structuren bepaalt de vitaliteit van de stedelijke natuur. Door middel van zorgvuldig ontwerp, inrichting en beheer kan de ecologie in de stad versterkt worden.

Het plangebied heeft ooit plaats geboden aan de chemische fabriek Aagrunol. Na vertrek van dat bedrijf bleek het grootste deel van het plangebied een van de meest vervuilde lokaties van Nederland te zijn. De huidige ontwikkeling van het gebied moet met die geschiedenis afrekenen door extra zorg te besteden aan de ecologische ontwikkeling waarden en aan het creëren van een duurzame, gezonde plek om te wonen en werken.

Daarom zijn in het plan substantiële groenzones opgenomen, centraal in het plangebied en langs het Winschoterdiep. Aan de zuidkant van het plangebied dient het groen een internationale vogeltrekroute tussen Scandinavië en zuidelijke bestemmingen te begeleiden. Omdat door ontwikkeling van de oostzijde van de Europaweg eerder al veel groen en bomen plaats moesten maken voor bebouwing weegt de zorg voor het groen in het onderhavig plangebied zwaarder mee.

De groenzone langs het Winschoterdiep biedt vogels, vleermuizen, vlinders en andere insecten voedsel en schuilgelegenheid en wijst ze de weg naar de binnenstad. Goede groene verbindingen dragen bij aan het functioneren van het ecologisch milieu de stad. Op deze wijze kunnen de inwoners van de stad de omringende natuur in hun woonomgeving ervaren.

De waarde van de bomen langs de Europaweg is vooral van esthetische aard. In de tuinen, in de noordoostelijke hoek van het plangebied, staan enkele bomen van ecologische (en historische) waarde. Dit zijn de enige nog resterende oudere bomen in het plangebied: de oorspronkelijke stadstuinbegroeiing is, evenals een groot deel van het overige groen, verloren gegaan bij de bodemsaneringsoperatie.

## Bijlage 1

wrnmpnt	WAARNEEMHOOGTE		
	1,5 m	4,5 m	7,5 m
53	53	59	60 dB(A)
54	51	58	60
55	51	57	58
56	51	56	58
57	51	55	57
58	51	54	56
59	52	54	56
60	52	55	56
76	53	55	57
77	53	55	56

\*\* Geluidnivo's in dB(A), etmaalwaarde inclusief art. 103.

## Bijlage 2

Geluidnivo's woningen en appartementen aan de Zuidelijke Ringweg, onder afscherming door bestaande en geplande kantoorbouw van maximaal 8 verdiepingen. (zie ook plankaart en bijlagen berekeningen DGMR)

waarneemhoogte

1,5 4,5 7,5 10,5 13,5 16,5 meter

Bouwblok I, woonblok A (4 won. ontheffing):

42 46 50 52 53 54 dB(A)  
42 46 51 52 53 53 dB(A)

Bouwblok II (2 won. ontheffing)

47 50 53 dB(A)

woonblok C (24 won. ontheffing)

43 47 52 53 54 55 dB(A)

44 47 51 53 54 54 dB(A)

Bouwblok III (2 won. ontheffing)

42 46 51 dB(A)

51 52 53 dB(A)

Bouwblok IV (2 won. ontheffing)

47 49 50 dB(A)

49 51 52 dB(A).

**Bijlage 3.**

Geluidnivo's woningen en appartementen langs het Griffetracé.

waarneemhoogte					
3,0	6,0	9,0	12,0	15,0	18,0 meter
Woonblok a (48 won. ontheffing)					
52	53	53	53	54	54 dB(A)

waarneemhoogte					
4,5	7,5	10,5	13,5	16,5	20,5 meter
Appartementengebouw D (12 won. ontheffing)					
60	60	60	60	59	59 dB(A)
Appartementengebouw D (12 won. ontheffing)					
59	59	59	58	58	58 dB(A)
Woonblok W II (30 won. ontheffing)					
60	60	60	60	59	59 dB(A)

Geluidnivo's ten gevolge van het Griffetracé aan de woningen 1e en 2e lijns bebouwing (Europaweg).

waarneemhoogte		
1,5	4,5	7,5 meter
Hoekwoning 1e lijnsbebouwing, 75 m. uit as van de weg		
51	53	53 dB(A)
Hoekwoning 2e lijnsbebouwing, 68 m. uit as van de weg		
52	53	54 dB(A).

Voor beide hoekwoningen is 3 resp. 4 dB(A) ontheffing aangevraagd, uitgaande van de (vooralsnog) afwezigheid van afscherming door een kantoorgebouw op de hoek Europaweg/Griffetracé.

## 6. JURIDISCHE ASPEKTEN

### 6.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen tussen de Oosterhaven, de Europaweg, de Weg der Verenigde Naties (A7) en het Oude Winschoterdiep.

Voor het plangebied gelden de bestemmingsplannen "Binnenstad Groningen 1976", "Industrie- en havencomplex Eemskanaal I" en Eemskanaal VII"; voorts zijn op een deel van het plangebied de "Aanvullende voorschriften gebruik" van toepassing. Het nieuwe tracé van de Griffestraat en de stedenbouwkundige opzet van de deelgebieden "De Brink" en "De Meeuwen" zijn niet in overeenstemming met de twee eerstgenoemde bestemmingsplannen en de Aanvullende voorschriften. Herziening daarvan is dus nodig.

Het plangebied maakt deel uit van een groter geheel t.w. de zone Cultuurcentrum-Europaweg. Voor het westelijke deel daarvan is het bestemmingsplan "Kop Oosterpoort", dat inmiddels onherroepelijk is. Het onderhavige ontwerpplan beslaat het oostelijke deel van genoemde zone; dit is het gebied ten oosten van het Oude Winschoterdiep. Voor dit gebied is op 27 juni 1996 een voorbereidingsbesluit met een werkingsduur van 2 jaar genomen (in werkingtreding 4 juli 1996).

### 6.2 Planopzet

Het gaat hier om een bestemmingsplan met een z.g. direkt bouwrecht, d.w.z. dat het plan geen uitwerkingsverplichting kent. Daarmee wil niet zonder meer gezegd zijn dat het een gedetailleerd plan is. De wetgeving kent namelijk sedert 1986 de mogelijkheid tot het maken van de z.g. "globale eindplannen", globale bestemmingsplannen waaraan geen uitwerkingsverplichting is verbonden.

Het onderhavige plan heeft elementen van zowel globaliteit als gedetailleerdheid in zich. De aanleiding daartoe is gelegen in de aard van de te regelen functies.

Met betrekking tot de woonfunctie (bestemming "woongebied") kan ten behoeve van de planontwikkeling in beginsel worden volstaan met het aangeven van hoofdlijnen voor verdere planontwikkeling. Na de ontwikkelingsfase volgt evenwel de beheersfase, waarin sprake is van een feitelijke woonsituatie. De ervaring leert dat in deze fase sprake kan zijn van een behoorlijke dynamiek, zij het op doorgaans op een wat kleiner schaalnivo dan in de ontwikkelingsfase (de z.g. tweede generatiebouwplannen). In verband daarmee is het van belang dat het bestemmingsplan vroegtijdig aan (toekomstige) bewoners, niet alleen op wijk- en buurnivo maar ook op straatnivo, duidelijke informatie geeft met betrekking tot mogelijke ruimtelijke ontwikkeling in hun omgeving. Daarnaast is de afgelopen jaren van groot belang gebleken dat de gemeente in de beheersfase desgewenst sturend en zonodig corrigerend kan optreden met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen in met name woongebieden.

Bovendien dient ten aanzien van de ruimtelijke en functionele invulling van onderhavig plangebied een aantal belangrijke aspecten dwingend te worden vastgelegd.

Het vorenstaande heeft er toe geleid dat het onderhavige bestemmingsplan met betrekking tot het woongebied, en dan met name deelgebied "De Meeuwen" een

tamelijk gedetailleerde regeling bevat.

Ten aanzien van het bestaande en nieuw te ontwikkelen kantoreng gebied is het vorenstaande in mindere mate van toepassing. Zowel plankaart als voorschriften zijn derhalve ten aanzien daarvan minder gedetailleerd.

De deelgebieden "De Brink" en "De Meeuwen" herbergen beide specifieke woongebieden, waar de woonfunctie centraal staat en in beperkte mate enkele andere functies zijn toegestaan die zich in beginsel met het wonen verdragen. Deze woongebieden hebben in het plan de bestemming "woongebied".

Onder deze bestemming zijn allereerst de woonfuncties begrepen met daaraan ondergeschikt de functies die essentieel zijn voor het functioneren van een woonbuurt, zoals verkeers- en verblijfsfuncties (straten, paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen e.d). Daarnaast zijn detailhandel en dienstverlening in beperkte mate en plaatsgebonden toegestaan.

Alleen de verkeersvoorzieningen met een doorgaande verkeersfunctie zijn afzonderlijk bestemd, aangezien zij een betekenis hebben die het nivo van het plangebied overstijgt. Het gaat hier om de Europaweg, de Weg der Verenigde Naties (Zuidelijke Ringweg) en de nieuwe Griffeweg. Deze wegen hebben de bestemming "wegverkeer".

De overige op de plankaart aangegeven verkeersvoorzieningen -buurtontsluiting/ontsluiting dienstverlening, woonstraat, fiets-/voetgangersroute - worden geacht als additionele voorziening deel uit te maken van de bestemming waarin zij zijn gesitueerd.

Verbindingskanaal, Oosterhaven en Oude Winschoterdiep krijgen de bestemming "verkeer te water". In het Oude Winschoterdiep zijn zones aangegeven waar ligplaatsen voor woonschepen zijn toegestaan.

Een tweetal lokaties aan weerszijden van de Griffeweg heeft de bestemming "dienstverlening". Hier wordt aan kantorenbouw gedacht. Op deze lokaties is tevens een hotelfunctie mogelijk.

De gronden langs Europaweg en Weg der Verenigde Naties hebben eveneens de bestemming "dienstverlening"; in het deel langs de Weg der Verenigde Naties is sprake van bestaande kantoorbebouwing.

Het plan bestaat uit een plankaart en voorschriften en is voorzien van een toelichting.

### 6.3 Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel 1.1

In de voorschriften worden begrippen gehanteerd, waarvan een aantal nader dient te worden omschreven. In artikel 1.1 zijn deze begripsomschrijvingen (definities)

opgenomen. De meeste definities zijn ontleend aan het NIROV-rapport "Op dezelfde leest II", waarin een aanzet wordt gegeven tot het uniformeren en standarisieren van bestemmingsplannen. Voorts is in de definities aansluiting gezocht bij het rapport "Bestemmen met beleid", een uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Op het begrip "additionele voorzieningen" zal bij de bestemmingen "Woongebied" en "Dienstverlening" nader worden ingegaan.

#### Artikel 1.5

Volgens dit artikel vindt een formele aanwijzing van percelen ("gronden") plaats, ten aanzien waarvan het nodig wordt geacht dat het bestemmingsplan binnen afzienbare termijn wordt gerealiseerd. Het gaat hier om gronden waarop zich het verfprouden- de bedrijf Presto bevindt. Getracht wordt om de betreffende gronden op minnelijke wijze (aankoop) te verwerven. Er moet rekening mee gehouden worden dat dit laatste niet lukt en de betreffende gronden onteigend moeten worden. Door de aanwijzing zoals deze in art. 1.5 is opgenomen kan een eventuele onteigeningsprocedure worden bekort.

Artikel 13, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vormt de basis voor deze aanwijzing. Artikel 85 van de Onteigeningswet geeft de mogelijkheid om de onteigeningsprocedure te bekorten als de aanwijzing heeft plaatsgehad. De betreffende percelen zijn op een bij dit artikel behorende kaartbijlage aangegeven.

#### Artikel 1.6

Onderhavig bestemmingsplan wordt geacht een uitputtende regeling te bevatten ten aanzien van alle planologische aspecten. Om dit tot uitdrukking te brengen dient de aanvullende werking van de bouwverordening ten aanzien hiervan te worden uitgesloten. Ten aanzien van enkele aspecten is het gewenst om de regeling via de bouwverordening te laten lopen. In artikel 1.6. is derhalve de aanvullende werking van de bouwverordening uitgesloten, behalve ten aanzien van enkele uitdrukkelijk genoemde onderwerpen.

#### Artikel 2.1

Dit artikel betreft de bestemming "Woongebied". Het bestaat uit 5 onderdelen t.w.:

- 2.1.1 Doeleinden
- 2.1.2 Nadere regeling van de doeleinden
- 2.1.3 Beschrijving in hoofdlijnen
- 2.1.4 Bebouwingsvoorschriften
- 2.1.5 Vrijstellingsbepalingen

##### 2.1.1 Doeleinden

Hier wordt een doeleindenomschrijving geven, dwz. wordt aangegeven welke doeleinden onder de bestemming "Woongebied" vallen.

### 2.1.2 Nadere regeling van de onder 2.1.1 genoemde doeleinden

Hier vindt een verdere detaillering van de doeleindenomschrijving plaats. Hierin is wordt aangegeven welke doeleinden bij recht zijn toegestaan, waar ze zijn toegestaan en onder welke beperkingen.

#### Woondoeleinden (2.1.1.sub a/2.1.2.1)

Wonen is in principe overal toegestaan. Op bepaalde gronden in het deelgebied "De Brink" is woningbouw uitdrukkelijk uitgesloten. Aanleiding daartoe is de ongewenstheid van woningbouw ter plaatse in verband met wegverkeerslawaaï (Europaweg) en de ligging ten opzichte van omringende woonblokken (binnenterrein). De betreffende gronden zijn daartoe op de plankaart van een aanduiding voorzien.

Voor de andere functies wordt aangegeven waar ze zijn toegestaan en in welke mate.

Ten aanzien van een aantal bouwblokken is op de plankaart een maximum aantal woningen aangegeven dat gebouwd mag worden. Op deze wijze wordt bereikt, dat het aantal woningen dat mogelijk een geluidsbelasting van meer dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde (50 dB(A) ondervindt tengevolge van wegverkeers- en/of industrielawaai (en waarvoor zonodig ontheffing is/moet worden gevraagd) gelimiteerd is.

#### Detailhandel en dienstverlening (2.1.1.sub b/2.1.2.2)

Detailhandel en dienstverlening zijn bij recht toegestaan aan weerszijden van de Griffeweg.

Genoemde lokaties zijn op de plankaart daartoe van een aanduiding voorzien. Beide functies zijn alleen op de begane grond toegestaan. De oppervlakte is gelimiteerd per vestiging. Met deze beperking wordt een zekere kleinschaligheid beoogd. Deze kleinschaligheid heeft t.a.v. detailhandel ten doel te voorkomen dat het detailhandelsbeleid met betrekking tot de Oosterpoortbuurt en de binnenstad, alsmede het perifere detailhandelsbeleid worden gefrustreerd. Via vrijstelling kan genoemde oppervlakte worden vergroot (2.1.5.1).

Onder dienstverlening wordt hier verstaan kantoren; daarmee vergelijkbare vormen van dienstverlening zijn eveneens toegestaan, zoals vertaalburo's, (tand-)artsenpraktijken, schoonheidssalons. Via vrijstelling kunnen andere vormen van dienstverlening worden toegestaan (2.1.5.1).

#### Additionele voorzieningen (2.1.1.sub c)

In artikel 1.1 van de voorschriften (begripsomschrijvingen) wordt omschreven wat onder additionele voorzieningen moet worden verstaan. Duidelijk is dat deze voorzieningen zijn gekoppeld aan een bestemming of functie en een ondergeschikte en ondersteunende positie innemen ten opzichte van de volgens deze bestemming toegelaten doeleinden. Per bestemming kunnen zij dus variëren. Mede daarom is het niet gewenst om een uitputtende opsomming te geven wat daaronder moet



worden verstaan.

Voor de bestemming "woongebied" kan gedacht worden aan bijv. groen- en speelvoorzieningen, interne ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen e.d.

De op de plankaart aangegeven verkeersstructuur binnen de bestemming "woongebied" maakt deel uit van de additionele voorzieningen. Het gaat hier om verkeersvoorzieningen ten behoeve van de interne verkeerscirculatie in deze bestemming. Het is om stedenbouwkundige redenen gewenst om de situering van deze voorzieningen vast te leggen, door middel van aanduidingen op de plankaart (bijv. buurtontsluiting, woonstraat). Deze aanduiding is bindend, dwz. dat hiervan niet mag worden afgeweken. Verdere interne verkeersvoorzieningen zijn wel toegestaan, mits zij van een lagere orde zijn (bijv. voetpad, kleine woonstraat)

Onder additionele voorzieningen worden bij deze bestemming ook parkeervoorzieningen verstaan, zowel in gebouwde als ongebouwde vorm. Hierbij kan gedacht worden aan zowel bovengrondse parkeervoorzieningen, zoals autoboxen, parkeergarages en parkeerplaatsen, als ondergrondse voorzieningen zoals parkeerkelders. Additionele voorzieningen in de vorm van bouwwerken dienen binnen de op de plankaart aangegeven bouwgrens te worden gerealiseerd, tenzij het plan anders aangeeft.

### 2.1.3 Beschrijving in hoofdlijnen

Hierin wordt aangegeven op welke wijze de onderscheidene doeleinden worden nagestreefd. Bestaand en toekomstig beleid, alsmede de wijze waarop de gemeente dit beleid gestalte wil geven, worden hier beschreven. Het plan krijgt hierdoor een meer programmatisch en beleidsmatig karakter. Elementen die vóór de wetswijziging van 1985 in de toelichting thuishoorden en die voor een goede realisatie van het in het plan vervatte ruimtelijke beleid van belang zijn, kunnen nu langs de weg van de Beschrijving in hoofdlijnen onderdeel van het plan worden en dan als zodanig bindend zijn. Op die manier is zij ook een referentiekader voor de toetsing van bouwaanvragen en funktiewijzigingen. Ook de toepassing van de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen en de vrijstellingsbevoegd wordt hieraan getoetst. In de betreffende bepalingen (2.1.5.5 en 3.1.1) wordt uitdrukkelijk verwezen naar de Beschrijving in hoofdlijnen.

### 2.1.4 Bebouwingsvoorschriften

Voor de hanteerbaarheid van een bestemmingsplan is het van belang dat de plankaart op duidelijke wijze de gebruiksmogelijkheden van de betreffende gronden weergeeft. De plankaart biedt derhalve naast informatie over de bestemmingen bovendien de belangrijkste informatie over de bebouwingmogelijkheden. De overige informatie over de bebouwingseisen is te vinden in de bebouwingsvoorschriften.

Langs de oostoever van het Oude Winschoterdiep bevinden zich ligplaatsen voor woonschepen. Gelet op het openbaar karakter van de oostoever dient deze in beginsel vrij te worden gehouden van bebouwing. Op dit uitgangspunt wordt hier een uitzondering gemaakt ten behoeve van genoemde woonschepen in die zin, dat per

woonschip een schuurtje van geringe omvang op de wallekant mag worden opgericht. In verband met genoemd uitgangspunt zijn m.b.t. de maatvoering, verschijningsvorm en situering van deze schuurtjes eisen in de voorschriften opgenomen. De wallekant waarop de schuurtjes mogen worden opgericht is gelegen in de bestemming "woongebied". De betreffende bebouwingsvoorschriften zijn derhalve bij deze bestemming ondergebracht.

### 2.1.5 Vrijstellingsbepalingen

Met deze bepalingen wordt beoogd het plan enige flexibiliteit te geven, zowel ten aanzien van aantal en omvang van de diverse functies als de bebouwingseisen.

#### **Artikel 2.2**

Het betreft hier de bestemming dienstverlening. Hieronder vallen de twee lokaties aan de weerszijden van de Griffeweg nabij de Europaweg, de lokatie in het oostelijk deel van het plangebied langs de Europaweg en de huidige kantoren- en bedrijfslokaties in het zuidelijk deel van het plangebied.

Ten aanzien van een genoemde lokaties is bovendien de mogelijkheid gereserveerd voor een hotelvestiging. Op de plankaart zijn de betreffende gronden daartoe van een aanduiding voorzien.

Op de lokatie langs de Europaweg zal nieuwbouw plaatsvinden, evenals op de gronden ten zuiden daarvan. De zich ter plaatse bevindende verffabriek zal moeten verdwijnen en is daarom wegbestemd. De betreffende gronden zullen worden aangekocht c.q. zonodig onteigend.

#### **Artikel 2.3**

Het betreft hier de bestemming "wegverkeer". Zoals reeds eerder is opgemerkt betreft het hier verkeersvoorzieningen van een hogere rangorde, dus boven buurtniveau en in overwegend met een doorgaande verkeersfunctie. Het gaat hier dus duidelijk niet om additionele voorzieningen ten behoeve van één van de andere in het plan genoemde bestemmingen. Met de afzonderlijke bestemming "wegverkeer" wordt beoogd het autonome karakter van deze voorzieningen tot uitdrukking te brengen.

#### **Artikel 2.4**

De bestemming "verkeer te water" heeft betrekking op de Oosterhaven en het Oude Winschoterdiep. Van het Oude Winschoterdiep zijn langs de west- en oostoever - overeenkomstig het huidige gebruik - ligplaatsen voor woonschepen gereserveerd. De westzijde is gelegen in de bestemmingsplannen "Oosterpoort" resp. "Kop Oosterpoort". De oostkant is opgenomen in de derhavig bestemmingsplan. De gebruikswaarde van het water in zowel verkeerstechnisch als ruimtelijk opzicht ("kijkwaarde", belevingswaarde) dient gehandhaafd en voor wat het ruimtelijke aspect betreft - zo mogelijk versterkt te worden. Daarom wordt er naar gestreefd om de woonschepen in te passen in de structuur van de omgeving.

In artikel 2.4. is een regeling met betrekking tot de maatvoering van de woonschepen opgenomen. Getracht is hierbij zoveel mogelijk aansluiting te zoeken met de regeling zoals deze in het in het procedure zijnd ontwerp-bestemmingsplan "Uniforme

voorschriften openbaar vaarwater" is opgenomen. Wel is rekening gehouden met specifieke omstandigheden ter plaatse. De toegestane hoogte van de woonschepen is beperkt tot 3 meter boven waterpeil. De toegestane lengte is beperkt tot 25 meter. De aanleiding tot deze afwijkende maatvoering is tweërlei.

Ten eerste is rekening gehouden met het feit dat in de directe nabijheid een hoogwaardige woningbouwlocatie tot ontwikkeling wordt gebracht. De omgeving dient derhalve aan een aantal voorwaarden te voldoen om de gewenste kwaliteit van het woongebied te bereiken.

Ten tweede is uit inventarisatie gebleken dat op één woonschip na, alle woonschepen aan de oostzijde Winschoterdiep kleiner, en een groot deel daarvan aanzienlijk kleiner, zijn dan 25 m. De thans aanwezige ligplaatsen variëren onderling in grootte, afhankelijk van de lengte van het betreffende woonschip. Er is geen ruimte om het aantal ligplaatsen uit te breiden. Het vergroten van een bestaande ligplaats ten behoeve van een groter woonschip zal derhalve ten koste gaan van het aantal aanwezige ligplaatsen. Een dergelijke optie moet niet reëel worden geacht. In deze situatie zal binnen afzienbare tijd geen verandering komen. Met een maximum lengte van 25 meter is derhalve gekozen voor een maatvoering die beter aansluit op de bestaande en toekomstige situatie.

Bestaande woonschepen met een grotere maatvoering mogen krachtens het overgangsrecht blijven liggen en worden vernieuwd/verbouwd.

#### Artikel 3.4

Het gaat hier om de overgangsbepalingen ten aanzien van het bouwen en het gebruik.

##### Bouwen (3.4.1)

Uitgangspunt is, dat bestaande of in uitvoering zijnde illegale bouwwerken niet onder het overgangsrecht behoren te vallen. Deze zijn derhalve daarvan uitgesloten door de voorwaarde in de aanhef van dit lid, dat het moet gaan om bouwwerken die konform de Woningwet reeds aanwezig of in uitvoering zijn, dan wel kunnen worden gebouwd (op grond van bouwvergunning of meldingsplicht of met toestemming van burgemeester en wethouders).

In 3.4.1 sub b, wordt het overgangsrecht van toepassing verklaard op bouwwerken waarvoor via anticipatie bouwvergunning is verleend. De situatie kan zich namelijk voordoen, dat een vóór de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan via anticipatie verleende bouwvergunning achteraf strijdig blijkt te zijn met het nieuwe goedgekeurde plan ten gevolge van een gewijzigde vaststelling van dat plan.

##### Gebruik (3.4.2)

Het eerste lid bevat de gebruikelijke overgangsbepaling. Hier valt in beginsel ook bestaand illegaal gebruik onder. Onder illegaal gebruik moet worden verstaan gebruik, dat strijdig is met het voorheen vigerende gebruik, namelijk indien dit eerst binnen de termijn van 3 maanden vóór het van kracht worden van het nieuwe plan aanvangt, dan wel kenbaar wordt. Het overgangsrecht is daarop niet van toepassing; bestuursdwang is dan mogelijk.

## 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan omvat de ontwikkeling van het deelgebied De Meeuwen en de Brink. Het plangebied meet een oppervlakte van ca. 14.5 ha. en voorziet in de ontwikkeling van  $\pm$  400 woningen en  $\pm$  34.000 m<sup>2</sup> bvo bedrijven en kantoren. Het plan voorziet tevens in de aanleg van een wijkpark dat centraal is gelegen in het deelgebied de Meeuwen.

Het deelgebied De Meeuwen valt voor het grootste gedeelte onder de begin jaren negentig gesaneerde locatie Aagrunol. De kosten daarvan bedroegen ca. f. 75 miljoen, waarvan ca 10% door de gemeente en de rest door het rijk (o.a. min. van VROM) is gefinancierd.

Ten einde een betere ontsluiting van het binnenstadsverkeer mogelijk te maken is tevens de Griffeweg aangelegd. De totale investering voor de bodemsanering, verwerving en bouw- en woonrijpmaken van het gebied de Meeuwen en De Brink, inclusief de aanleg van de Griffeweg is financieel gesteund door bijdragen van verschillende ministeries (VROM, V&W, BiZa en Econ. Zaken).

Eén lokatie (Presto) dient nog gesaneerd te worden. Over de betreffende lokatie dient te worden beschikt ten behoeve van de planontwikkeling. Het is de bedoeling deze gronden zo spoedig mogelijk te verwerven, zodat met de sanering een aanvang kan worden gemaakt. De kosten daarvan worden opgevangen in de grondexploitatie.

Tezamen met een aanzienlijke gemeentelijke bijdrage vanuit het SV-fonds en vanuit de algemene middelen is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen" mogelijk geworden.

## 8. INSpraak EN WETTELIJK VOOROVERLEG

### 8.1 Inspraak

Ten aanzien van de in het plan voorgestane stedenbouwkundige ontwikkeling in het plangebied is begin 1995 inspraak gevoerd. Voor bijzonderheden daaromtrent wordt verwezen naar het inspraakverslag.

### 8.2 Wettelijk vooroverleg

Vooruitlopend op het formele wettelijk vooroverleg is bij brief van 12 mei 1995, nr. RO95.71573, het stedenbouwkundig plan "De Brink/De Meeuwen" ter beoordeling aan de Commissie bestemmingsplannen voorgelegd. De Commissie heeft verklaard in hoofdlijnen te kunnen instemmen met het stedenbouwkundig plan als basis voor verdere planontwikkeling, maar dat er over enkele onderwerpen in de vervolgproucedure meer duidelijkheid moet worden verschaft. Het gaat hier om de aspecten parkeren, de invulling van de detailhandelsfunctie en de geluidhinder.

Met het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan is getracht aan de opmerkingen van de Commissie tegemoet te komen.

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro'85 is het ontwerp-plan aan de daarvoor in aanmerking komende instanties, w.o. de Commissie bestemmingsplannen voorgelegd.

De Commissie bestemmingsplannen had enkele opmerkingen, waarvan de belangrijkste hierna worden aangegeven met daarop de gemeentelijke reactie.

- \* De doorvertaling van het algemeen parkeer-/verkeerbeleid van de gemeente is in het plan niet geheel zichtbaar. Tevens wordt de toegepaste parkeernorm aangegeven per m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak en niet per aantallen werknemers.

gemeente:

Aan de opmerking inzake de doorvertaling is inmiddels tegemoetgekomen.

Hiervoor wordt verwezen naar de verkeersparagraaf in de toelichting. Het is hier niet wenselijk om de parkeernorm te relateren aan het aantal werknemers, aangezien bij een bouwplan vaak geen inzicht bestaat in het aantal werknemers dat in het op te richten gebouw zal worden ondergebracht. Bovendien kan het aantal werknemers in de loop der tijd fluctueren waardoor mogelijk een (ruim) overschot aan parkeerplaatsen kan ontstaan.

- \* Niet duidelijk is wat de positie is van de in het plan toegestane detailhandel ten opzichte van het detailhandelsbeleid voor de Oosterpoort, de binnenstad en de perifere lokaties.

gemeente:

Aan deze opmerking is eveneens tegemoetgekomen. Zie hiervoor het hoofdstuk "Voorzieningen" in de toelichting.

- \* Bekeken moet worden of de regeling voor de woonschepen in de verschillende plannen verder kan worden geuniformeerd.

gemeente:

In het onderhavige plan is inmiddels aan deze opmerking tegemoetgekomen. In de

regeling terzake is zoveel mogelijk aansluiting gezocht met het ontwerp-bestemmingsplan "Uniforme voorschriften openbaar vaarwater".

- \* De zonegrens industrielawaai, zoals aangegeven op de plankaart, komt niet overeen met de vastgestelde geluidszone rond de industrieterreinen Groningen Zuid-Oost.

gemeente:

De 50 dB(A)contourlijn is komen te vervallen. De 55 dB(A)contourlijn blijft gehandhaafd. Laatstgenoemde lijn is buiten het te ontwikkelen woongebied (en kantoreng gebied) gelegen. Dit houdt in dat de woningen aan de gevel een geluidniveau van minder dan 55 dB(A) zullen ondervinden.

Het Waterschap "Hunze + Aa" had geen inhoudelijke opmerkingen, doch zag graag een z.g. "natte paragraaf" in het plan opgenomen, teneinde een beter inzicht te krijgen in de huidige en te ontwikkelen waterhuishoudkundige situatie. Aan dit verzoek is inmiddels voldaan.

De overige instanties hadden geen opmerkingen.

## 9. WIJZIGINGEN BIJ DE VASTSTELLING

De naar voren gebrachte zienswijzen ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan hebben niet geleid tot aanpassing van het plan. Wel bestond anderszins aanleiding het plan op enkele punten aan te passen. Het gaat om de hiernavolgende wijzigingen.

### Voorschriften.

- \* 2.1.2.1 sub a is komen te vervallen.
- \* 2.1.4 sub e: "aantal woningen" is komen te vervallen.
- \* 2.1.4 sub l is komen te vervallen.  
Motivering van genoemde wijzigingen: op de plankaart staan geen woningaantallen vermeld.
- \* 2.1.2.2 sub c: toegevoegd is de zinsnede "voor detailhandel en 500 m<sup>2</sup> voor dienstverlening".
- \* 2.1.5.1 sub a: toegevoegd wordt de zinsnede "ten aanzien van detailhandel".  
Toegevoegd wordt een nieuw sub b luidende: "2.1.2.2 sub c, ten aanzien van dienstverlening voor het vergroten van de bedrijfsvloeroppervlakte".  
Motivering van genoemde wijzigingen: het kleinschaligheidsvereiste kan ten aanzien van dienstverlening minder streng worden gehanteerd dan bij detailhandel.
- \* 2.1.3.4 e.v. worden vernummerd. Opgenomen wordt een nieuw 2.1.3.4 waarin de vrijstellingscriteria ten aanzien van dienstverlening zijn opgenomen. Tevens wordt het bepaalde onder 2.1.3.5 sub d(oud) hiernaar overgebracht. Sub e wordt vernummerd tot sub d.  
Motivering van genoemde wijzigingen: Het gaat t.a.v. de bedrijfsvloeroppervlakte om een vrijstelling die slechts onder zekere voorwaarden kan worden toegepast. De verplaatsing van 2.1.3.5 sub d is slechts van redactionele aard.
- \* 2.1.3.6(nieuw): ingevoegd wordt een nieuw sub e waarin wordt bepaald dat de vrijstelling ten behoeve van een andere wijze van afdekking van bijgebouwen bij woningen alleen mag worden toegepast voor plandeel "De Brink".  
Motivering van genoemde wijziging: Ten aanzien van de woningbouw in plandeel "De Meeuwen" wordt gestreefd naar eenheid in wijze van afdekking. De woningen zijn plat afgedekt. De bijgebouwen dienen derhalve de zelfde wijze van afdekking te hebben. In plandeel "De Brink" is dit aspect minder zwaarwegend en is ruimte voor een grotere diversiteit.
- \* 2.1.4 sub l onder 1 (nieuw): toegevoegd is de zinsnede "en voor de overige bouwlagen een maximale diepte van 10 m., behoudens het hierna onder 2 bepaalde".  
Motivering van genoemde wijziging: het gaat om een verduidelijking van de bebouwingsmogelijkheden.
- \* 2.2.4 sub k onder 1: "bijgebouwen niet zijn toegestaan etc" is komen te vervallen.  
Motivering van genoemde wijziging: op de plankaart komt voor deze bestemming deze aanduiding niet voor.
- \* 2.4.4 sub a: toegevoegd is de zinsnede "jo 3.2.1 sub b".  
Motivering van genoemde wijziging: de betreffende vrijstelling dient ook van

toepassing te zijn op de betreffende gebruiksvoorschriften.

- \* art. 1.1 sub f en q, 1.2.2 en 2.1.3.3 zijn redactioneel aangepast.

#### Plankaart

- \* Een gedeelte van een differentiatiegrens in de bestemming "Dienstverlening" in het zuidelijk deel van het plangebied is gewijzigd in een bouwgrens.  
Motivering van de wijziging: het gaat hier om een grafische correctie.
- \* De diepte van het bouwvlak van bebouwingscategorie I is met 1 meter vergroot.  
Motivering van de wijziging: het gaat hier om een aanpassing ten behoeve van de bouwplannen.
- \* Een deel van de aanduiding "zo mogelijk te handhaven bebouwing" is geschrapt.  
Motivering van de wijziging: het betreft hier een aanpassing aan de huidige situatie; ter plaatse is geen bebouwing aanwezig.
- \* Voor het overige is de plankaart aangepast voorzover de aanpassing van de voorschriften hiertoe aanleiding gaf.



## BIJLAGE INSPRAAK

### Eindverslag

## EINDVERSLAG

### "ZONE VERBINDINGSKANAAL: CULTUURCENTRUM TOT EUROPAWEG"

#### INLEIDING

Het concept stedenbouwkundig plan Zone Verbindingskanaal: Cultuurcentrum tot Europaweg, dat aan het op te stellen bestemmingsplan ten grondslag ligt, is aan inspraak onderworpen conform de algemene inspraakverordening. De formele inspraakperiode is 9 januari 1995 van start gegaan door middel van een advertentie in de Gezinsbode. Hierbij werd de mogelijkheid geboden om schriftelijk danwel mondeling te reageren. Schriftelijke reacties dienden te worden ingediend voor 6 februari 1995. Mondeling kon worden gereageerd op een op 19 januari 1995 gehouden inspraakbijeenkomst. Op deze inspraakbijeenkomst, waarop circa 50 belangstellenden aanwezig waren, is naast een algemene toelichting op het stedenbouwkundig plan voorts gewezen op de planologische procedure.

#### INSPRAAK

##### M o n d e l i n g :

Voor het verslag van de op 19 januari 1995 gehouden inspraakbijeenkomst wordt kortheids-halve verwezen naar de bijlage. Tijdens de inspraak richtte de kritiek op het plan zich voornamelijk op de volgende inhoudelijke aspecten:

- de gevolgen voor de omgeving van de nieuwe woningbouw tussen de woonblokken aan de Oosterhaven
- de hoogte van de bebouwing (bezonning, uitzicht e.d.)
- de parkeerproblematiek
- de inrichting van de groene oever
- de bereikbaarheid van de woonboten en de kantoren

##### S c h r i f t e l i j k :

Bovenvermelde kritiek is verwoord in de vorm van een dertiental schriftelijke reacties en een tweetal schriftelijke toelichtingen op het verslag van de inspraakavond. De reacties op de toelichtingen hebben wij van het volgende commentaar voorzien.

1. *Schrijven d.d. 28 november 1994, namens de bewoners Oosterhaven, D.IJBema, Oosterhaven 4 en mevr.R.Klijnsma, Oosterhaven 11*

In dit schrijven komen een zevental zaken aan de orde:

- In tegenstelling tot eerdere plannen, zal voor de houthandel de oprit naar de snelweg (voorlopig) moeten openblijven. Men verzoekt de gemeente al het mogelijke in het werk te stellen vast te houden aan eerdere plannen de oprit op te heffen.

##### Commentaar:

Na reconstructie van het kruispunt Europaweg/Sontweg zal de oostelijke verbinding tussen Oosterhaven en Europaweg alleen bereikbaar zijn door komend vanaf de veemarkt rechtsaf te slaan. De overige bewegingen zijn dan niet meer mogelijk. De westelijke verbinding blijft intact totdat het Griffestraatracé is gerealiseerd. Na gereedkoming van deze verbinding zal het verkeer tussen de Trompsingel en de Europaweg van deze weg gebruik kunnen maken. De bereikbaarheid van de houthandel wordt gegarandeerd door de Oosterhaven via een deels nieuw aan te leggen weg halverwege tussen Europaweg en Winschoterdiep op het Griffestraatracé aan te sluiten.

- \* Tussen de twee huizenblokken aan de Oosterhaven wordt een extra pand gebouwd. Hiertegen tekenen de bewoners van de Oosterhaven veel bezwaar aan. De bestaande panden zijn onlangs door nieuwe bewoners gerenoveerd. Zij vinden het onterecht dat ze nu worden geconfronteerd met bebouwing naast deze huizen. Iets waarover bij de aankoop van de woningen in december 1993 niets is medegedeeld.

**Commentaar:**

Er blijft 3 meter ruimte tussen nieuwe woningen en bestaande woningen. De nieuw te realiseren woningen worden zover teruggeplaatst dat het uitzicht vanuit de kopgevels en bezonning van de tuinen zo min mogelijk belemmerd wordt. De ruimte tussen de kopgevels blijft grotendeels openbaar. Voor de twee nieuwe woningen komen voortuinen en (mogelijk) een klassiek ijzeren hek. Aan de woningen worden hoge eisen gesteld t.a.v. de architectuur.

- \* Men pleit ervoor, in navolging van de autoloze groenstrook aan het Winschoterdiep, de Oosterhaven de allure van een groene autoloze boulevard te geven, waarbij een deel van de achterzijde van de Oosterhaven geschikt blijft, of geschikt gemaakt wordt voor parkeergelegenheid, of andere oplossingen voor het parkeren worden gevonden. Aan de Oosterhaven zijn in twee panden de kantoren gevestigd van Koninklijke Wegenbouw Stevin (KWS). Voor hen, maar ook voor de bewoners, is het van belang dat er parkeervoorzieningen blijven.

**Commentaar:**

Het is juist de bedoeling dat de Oosterhaven een stenen kade blijft (water rondom de stad: stenen kades/ water de stad uit: groene oever). Het parkeren op de kade is thans achterwege gelaten. Voor wat betreft de parkeervoorziening voor KWS wordt verwezen naar de brief van KWS zelf (nr. 13).

- \* Men verzoekt de gemeente langs de snelweg geluidswerende voorzieningen aan te brengen, ook bij de bestaande bebouwing. Men zou graag de uitkomst vernemen van de metingen die de Milieudienst in dat kader verricht.

**Commentaar:**

Geluidswerende voorzieningen in de vorm van een scherm aan de Europaweg zullen uit stedenbouwkundige overwegingen niet worden aangebracht en is om milieuredenen wettelijk gezien niet vereist.

Een scherm van 3 meter hoogte, langs de tuin ter hoogte van de bestaande woningen, zal vlak er achter een reductie geven van ca 9dB(A). Op 17 meter afstand bedraagt de reductie slechts 3.5 dB(A).

- \* Achter een tweetal panden aan de Oosterhaven is nauwelijks tuinruimte. Wanneer dat in de plannen past wordt het zeer op prijs gesteld wanneer extra tuingrond zou kunnen worden aangekocht. Voorts zou een aantal bewoners graag de beschikking krijgen over schuurruimte. Nu er plannen worden gemaakt voor de invulling van het gebied achter de Oosterhaven lijkt hen dit het tijdstip om dat in overleg met de bewoners te realiseren.

**Commentaar:**

Dit behoort tot de mogelijkheden doch kan pas na de bouwplanontwikkeling definitief worden gehonoreerd. Verder wordt onderzocht of het mogelijk is de tuinen via de achterkant bereikbaar te houden middels een achterpad.

- \* In het concept stedenbouwkundig plan is achter de huidige bebouwing aan de Oosterhaven een appartementencomplex geprojecteerd van ongeveer 20 meter hoog (zes en een halve woonlaag). Men verzoekt de gemeente na te gaan of een dergelijke hoogte consequenties heeft voor de bezonning van de tuinen. Wanneer dat het geval blijkt te zijn komen de bewoners van de Oosterhaven 4 en 11 op de bouw van dat complex graag nog in een later stadium terug.

**Commentaar:**

Tussen de huizenblokken aan de Oosterhaven is op grond van het vigerende bestemmingsplan Binnenstad Groningen 1976" bebouwing tot een hoogte van 4 á 5 bouwlagen mogelijk.

Voor de consequenties voor de bezonning van de tuinen wordt verwezen naar de bijgevoegde bezonningsdiagrammen.

- Men pleit ervoor dat het brugwachtershuisje bij de Bonte Brug in stand zal worden gehouden.

**Commentaar:**

In het kader van de vernieuwing van de Bontebrug zal ook het brugwachtershuisje worden vernieuwd (replica/renovatie).

2. *Brief van 8 december 1994 van de Schipperswijkraad Groningen, A.Runhart, Postbus 7018, 9701 JA Groningen*

De weg langs de oostzijde van het Winschoterdiep (van Griffiebrug t/m huidige Bouwborg) zal worden vervangen door een fietspad en groenstrook. De Schipperswijkraad verwacht grote moeilijkheden m.b.t. de bereikbaarheid voor de daar gelegen woonschepen (vuilniswagen, brandweer, ambulance). Ook gehandicapte personen kunnen de woonschepen niet bereiken.

Bovendien wonen hier mensen die hun auto moeten gebruiken om hun werk buiten de stad te bereiken.

De Schipperswijkraad pleit voor goede bereikbaarheid van de woonschepen.

**Commentaar:**

Uitgangspunt is dat de woonschepen bereikbaar blijven. Dit betekent echter niet dat men kan parkeren direct naast de woonboot. Korthedshalve wordt ook verwezen naar brief nr.12.

3. *Brief van 20 januari 1995 van de Schipperswijkraad Groningen, A.Runhart, Postbus 7018, 9701 JA Groningen*

In de Oosterhaven liggen schepen (beroepsvaart) afgemeerd. De bijbehorende auto's worden gewoonlijk op de Oosterhaven geparkeerd. Het is hier soms zo vol dat de schipper en zijn gezin niet meer van boord kunnen komen door het grote aantal auto's dat hier staat geparkeerd.

De Schipperswijkraad vraagt de gemeente rekening te houden met de parkeermogelijkheid van auto's aan de waterkant zodat er voldoende ruimte overblijft dat de schepen die in de Oosterhaven Zuidzijde liggen afgemeerd normaal aan de wal kunnen komen.

Suggestie is langs de waterkant een kleine grasstrook en een looppad aan te leggen.

**Commentaar:**

De suggestie van een grasstrook wordt niet overgenomen. Het is een stadskade. In het aangepaste voorstel is het parkeren op de kade echter - mede als gevolg van de inspraak - achterwege gelaten.

4. *Schrijven d.d. 19 januari 1995 van de bewonerscommissie De Brink, Th.Zijlema, De Brink 104, 9723 AM Groningen*

Men vraagt naar de parkeerproblematiek van de Brinkflats en de (mogelijke) financiële consequenties.

**Commentaar:**

Bij het stedenbouwkundig plan is gekozen voor een hoge inzet: het parkeren rond de Brinkflats onderbrengen in het geplande parkeerdek. Of deze optie, geheel danwel gedeeltelijk, is te realiseren is niet alleen afhankelijk van de financiën en de beschikbaar

ruimte in het geplande parkeerdek maar ook van het resultaat van gesprekken met de eigenaar van de Brinkflats het Bedrijfspensioenfonds voor het Schilders- en Afwerkingsbedrijf. Als deze optie om welke reden ook niet realiseerbaar is, blijft het parkeren naast de flats gehandhaafd.

5. *Schrijven van 16 januari 1995 van P.Zwart en M.Balvert, Oosterhaven 5 en D.IJbema en C.Thijssing, Oosterhaven 4*

Men vindt het onaanvaardbaar dat te bouwen appartementencomplex zes bouwlagen hoog wordt, omdat men gedurende tijden een half jaar verstoken blijft van de zon.

**Commentaar:**

Uit de bijgevoegde bezonningsdiagram blijkt dat de zorg van de bewoners niet terecht is.

6. *Schrijven ingekomen 31 januari 1995 van Nationale Nederlanden Levensverzekering Mij. N.V., A.Hesseling, Oosterhaven Z.Z.7, 9723 AN Groningen*

De heer Hesseling, eigenaar van het pand Oosterhaven 7 voelt zich gedupeerd. Het pand is recentelijk gerenoveerd, waarbij er van uit is gegaan dat er sprake zou blijven van een vrij uitzicht en zon. Daarnaast worden enkele voorstellen gedaan met betrekking tot het binnenterrein, de inrichting van de Oosterhaven en de verbinding van de Jugendstillpanden.

**Commentaar:**

Voor wat betreft het bouwen van een á twee woningen tussen de bebouwde huizenblokken wordt verwezen naar de reactie bij brief 1. Over het binnenterrein valt te melden dat deze verkeerd is begrepen. Het is juist de bedoeling dat er in het binnenterrein geen openbare doorgang vanuit het zuiden naar de Oosterhaven komt.

De bestaande huizenblokken, waaraan de twee woningen worden toegevoegd, het appartementenblok en een tuinmuur aan de oostzijde fungeren min of meer als aaneengesloten wanden die gezamenlijk het binnenterrein afsluiten. De openingen en doorgangen naar de Oosterhaven en het Winschoterdiep zijn ten westen van dit binnenterrein gesitueerd; dit gebied bestaat uit een plein boven halfverdiept parkeren en is openbaar toegankelijk.

Het voorstel van een hek tussen de panden draagt bij aan de gewenste wandvorming; deze suggestie zal als toevoeging aan de voorgestelde bebouwing worden meegenomen. Echter een hek alléén heeft niet het beoogde stedenbouwkundige effect.

De kade van de Oosterhaven is in het aangepaste voorstel vrij van parkeren.

7. *Schrijven d.d. 5 februari 1995 van F.Debets, Oosterhaven 8, 9723 AN Groningen*

Deze reactie betreft vooral de zorg om de achterzijde van de Oosterhaven. Gepleit wordt voor een grotere afstand tussen zijn woning en het te realiseren flatgebouw aan de Oosterhaven. Verder wordt verzocht om tuinuitbreiding en het opknappen van het brugwachtershuisje.

**Commentaar:**

Het bedoelde appartementengebouw is juist georiënteerd op de centrale parkzone van de Meeuwen (op het zuiden). Aan de westzijde van het deelgebied de Brink is sprake van de bedoelde binding met en betrokkenheid op het water. Het hier gedachte plein (boven het parkeren) krijgt nadrukkelijk wél de functie van een openbare doorgang vanuit het zuiden naar de Oosterhaven en het Winschoterdiep, in tegenstelling tot het binnengebied, waarin geen doorgangen zijn.

Voor zover mogelijk - afhankelijk van het definitieve bouwplanontwikkeling en zonder in dit stadium verwachtingen te wekken - zal tegemoet worden gekomen aan een uitbreiding van de tuin.

Het brugwachtershuisje wordt vernieuwd (replica/renovatie).

8. *Brief d.d. 2 februari 1995 van P.T.T.Vastgoed,  
drs.ing.R.J.Hagendoorn, Postbus 28200, 2502 KE 's Gravenhage*

Over de voorgenomen bestemming van het PTT-vastgoed-terrein wordt in het concept-stedebouwkundig plan geen uitspraak gedaan. Het is voor PTT Vastgoed BV van groot belang dat de huidige kantorenfunctie wordt gehandhaafd. Daarnaast moet de mogelijkheid aanwezig zijn tot het realiseren van aanpassingen van de kantoorgebouwen en mogelijk vervanging door nieuwe kantoorgebouwen. Verzocht wordt in het stedebouwkundig plan de hierboven omschreven kantorenfunctie op te nemen. /

**Commentaar:**

Op grond van het vigerende bestemmingsplan "Eemskanaal II" kan de huidige kantorenfunctie met daarbij behorende bedrijfsvoering van PTT-vastgoed blijven gehandhaafd. Het niet opnemen van de betreffende locatie in het onderhavige stedebouwkundige plan en ontwerp-bestemmingsplan heeft derhalve geen nadelige consequenties voor bedrijfsvoering en expansiemogelijkheden.

Genoemd plan "Eemskanaal II" is van 1955 en inmiddels verouderd. Het is gewenst dit te vervangen door een actuele regeling. Er wordt daarom overwogen om de locaties, die aansluiten op het te ontwikkelen plangebied en waarin onder meer genoemde kantoren liggen, in het nog op te stellen bestemmingsplan op te nemen.

De huidige verbinding langs het Winschoterdiep O.Z. zal verdwijnen. De kantoren langs de Zuidelijke Ringweg zullen vanuit het noorden bereikbaar zijn via de parallelwegen langs de Europaweg en de Zuidelijke Ringweg. Deze verbinding zal waar nodig verbreed worden en daarmee geschikt gemaakt worden voor 2 richtingsverkeer.

Overigens is het stedebouwkundig plan - mede als gevolg van de inspraak - zodanig aangepast dat de route naar de kantoren door het woongebied heen (woonstraat met drempels) is vervallen. Hiermee wordt eventueel buurtvreemd verkeer in de Meeuwen vermeden. (zie ook in 'tot slot').

9. *Schrijven met uitgebreide toelichting in de vorm van een bijlage van bewoners Winschoterdiep 83 t/m 139,*

*B.van Schaik, S.van Duyvendijk, M.Rijks, E.L.Borgman en P.J.Ronner  
p/a Winschoterdiep 125, 9725 GN Groningen*

De kritiek richt zich met name op de stedebouwkundige visie in relatie tot de opzet van de Oosterpoort en op de zuidkant van de Meeuwen. Het betreft de hoogte van de woontoren in verhouding met de bestaande bebouwing, waardoor er sprake is van een ernstige mate van verstoring van het uitzicht.

Daarnaast wordt verzocht rekening te houden met het gevaar van de aansluiting van het Winschoterdiep WZ op het Griffestraatracee voor autoverkeer.

**Commentaar:**

In het algemeen wordt opgemerkt dat De Meeuwen geen letterlijke voortzetting is van de Oosterpoort (zie toelichting plan).

Het Winschoterdiep vormt weliswaar één stedebouwkundige ruimte, maar heeft een 'oude' en een 'nieuwe' kade, die van karakter verschillen. De Oosterpoortzijde bestaat uit bebouwing parallel aan de oever van overwegend drie lagen hoog, met een incidenteel hoogte-accent (voormalige pakhuizen). De Meeuwen zijde zal bestaan uit 'gekromde' bebouwing terugliggend van de oever van 3 à 4 lagen hoog, met aan de zuidzijde een hoogte accent. Hiervoor is een hoogte van 6 lagen op een plint nodig om te kunnen spreken van een accent (1/2 tot 1 maal zo hoog). De bouwhoogte van 4 lagen voor de grondgebonden woningen en 6 lagen plus plint voor de appartementen is, mede gelet op de verbrede kade, goed geproportioneerd ten opzichte van de Oosterpoort. Bovendien is op basis van het huidige bestemmingsplan al bebouwing tot een hoogte van 15 meter mogelijk.

Ten aanzien van het uitzicht van de bewoners van Wīnschōterdiep westzijde wordt het volgende opgemerkt. Er is sprake van een royale afstand van zo'n 45 meter tussen het appartementengebouw en de overzijde van het diep. Bovendien is er sprake van een relatief kort gebouw en niet een lange wand. Voorts wordt verwezen naar de slotopmerkingen waar in gegaan wordt op een aantal aanpassingen van het stedenbouwkundige plan betreffende deze bebouwing en de oostelijke blokken.

Het Winschoterdiep W.Z. zal niet voor het autoverkeer op het Griffestraattracté worden aangesloten. Wel zal er een aansluiting voor fietsers worden gemaakt.

10. *Brief d.d. 6 februari van D.C.Keuning, Oosterhaven 1a, 9723 AN Groningen*

De heer Keuning maakt bezwaar tegen het stedenbouwkundig plan vanwege de afmetingen van de diverse gebouwen. Voorts richt het bezwaar zich op het teloorgaan van de stedenbouwkundige vormgeving met betrekking tot de Brinkflats, het stadsgezicht van de bebouwing aan de Oosterhaven. Door dit alles vindt de heer Keuning dat hij ernstig geschaad wordt door deze vernieuwing.

**Commentaar:**

Het is juist dat dit stadsdeel aanzienlijk wordt veranderd, hetgeen naar onze overtuiging een verbetering behelst van dit gebied.

Over de effecten van valwinden, te verwachten stormschade kan voorshands geen reactie worden gegeven. Aan deze aspecten zal bij de bouwplanontwikkeling nader aandacht worden besteed.

Voor wat betreft de bezonning wordt verwezen naar het bezonningsdiagram.

11. *Reactie d.d. 5 februari van het buurtoverleg Oosterpoort, Mauritsstraat 1, 9724 BH Groningen*

Het buurtoverleg plaatst ten aanzien van het stedenbouwkundig deelplan de volgende kanttekeningen:

- **Parkeren:** hoe denkt de gemeente de overlast van wijkvreemde parkeerders tegen te kunnen gaan.

**Commentaar:**

Alhoewel de loopafstand naar het centrum iets groter is dan vanuit de Oosterpoort kan ook hier een probleem ontstaan door wijkvreemd langparkeren. In de Hortusbuurt zijn goede ervaringen opgedaan met betaald parkeren in combinatie met een pasjesregeling voor belanghebbenden. Op dit moment is er een voorstel in procedure, die een zelfde regeling mogelijk maakt in andere wijken. Uitgangspunt zal zijn een dergelijke regeling pas in te voeren wanneer de problemen zich werkelijk voordoen en de belanghebbenden daarom vragen.

Problemen als gevolg van ontwikkelingen in en nabij het gebied zelf (Molenpark en kantoren) worden niet verwacht, omdat men wordt verplicht voldoende parkeerruimte op eigen terrein aan te leggen.

Alternatieve parkeer- en pendelplaatsen zijn op dit moment in studie, waarbij tevens wordt onderzocht of de bestaande parkeer- en pendelplaats aan de Sontweg kan worden uitgebreid.

- **Stratenpatroon:** lange straten/ moerriool: ligging en vervanging

**Commentaar:**

De straten zijn inderdaad lang, maar de aansluiting op de Oosterpoortwijk is georganiseerd via kort dwarsstraten (Griffestraat, fietsbrug, ventweg Zuidelijke Ringweg).

Het moerriool ligt niet onder de komende bebouwing en wordt vernieuwd vóór de start van de bouw.

- **Bouwhoogte in relatie met bezonning binnenterrein Oosterhaven en uitzicht bewoners Winschoterdiep W.Z.:**  
**Commentaar:**  
 Kortheidshalve wordt verwezen naar de reactie op de brieven 1, 5, 7 en 9. Van het binnenterrein Oosterhaven is een bezonningsdiagram gemaakt (zie bijlage).
  - **Openbaar vervoer: de wijk moet goed bereikbaar zijn.**  
**Commentaar:**  
 Het gebied zal voor het Openbaar Vervoer ontsloten worden via de Europaweg, het Griffestraattracé en de Meeuwerderweg. Op het kruispunt Europaweg/Sontweg/Griffestraattrace zal op alle 4 poten een bushalte worden aangelegd. Ook op het kruispunt Meeuwerderweg/Veemarktstraat bestaat de mogelijkheid in en uit te stappen. Via de nieuw aan te leggen fiets/voetbrug over het Winschoterdiep zijn de bestaande haltes op de Meeuwerderweg bereikbaar.
  - **Invloed bewoners op de woonomgeving.**  
**Commentaar:**  
 Te zijner tijd zullen de woninginrichtingsplannen voor de woonomgeving worden opgesteld. De direct betrokken bewonersorganisaties zullen worden uitgenodigd en zoveel mogelijk worden betrokken bij de inrichting.
  - **Aanbod betrokkenheid bij de herinrichting Palmslag:**  
**Commentaar:**  
 Wij zullen graag van uw aanbod gebruik maken.
  - **Oosterhaven: slechte combinatie wandelboulevard met parkeervoorziening.**  
**Commentaar:**  
 De Oosterhaven zal worden heringericht. De gedachten gaan uit naar parkeren in het middengebied tussen de nieuwbouw (deels overdekt met een openbaar plein), de Oosterhaven en Albino en haaks parkeren langs de parallelverbinding van de Europaweg. De kade van de Oosterhaven is hiermee vrij van geparkeerde auto's. Dit is mede het gevolg van de inspraakreacties.
  - **Nieuwbouwblok tussen de Jugendstill-panden:**  
**Commentaar:**  
 Het gaat om 2 woningen (3 bouwlagen), zover teruggelaaft dat ze het uitzicht zo min mogelijk belemmeren (zie tekening). Zie ook ons commentaar op brief 6.
  - **Belang van de brug ter hoogte van de Julsinghastraat:**  
**Commentaar:**  
 Wij onderschrijven uw standpunt over de wenselijkheid van deze brug.
  - **Fietspad langs woonboten:**  
**Commentaar:**  
 Overeenkomstig de toezegging tijdens de inspraak zal bij het inrichtingsplan zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de wensen van de woonschepenbewoners.
12. *Brief van 3 februari 1995 van drs.ing.A.Dekinga en drs.ing.A.Koolhaas, Winschoterdiep 1020, 9723 AC Groningen*  
 De briefschrijvers vragen aandacht voor:
- \* de bereikbaarheid van de woonschepen.
- Commentaar:**  
 De verbinding langs het Winschoterdiep O.Z. krijgt het karakter van een fietspad. Bij de



uitvoering wordt rekening gehouden met gemotoriseerd verkeer. De breedte en fundering zullen afgestemd zijn op zwaardere voertuigen. Om ongewenst verkeer te voorkomen zal "het pad" via een lus aantakken op de straat parallel aan het Winschoterdiep. Alleen fietsers zullen helemaal van noord naar zuid langs het kanaal kunnen rijden. Parkeren dient te geschieden in de verbindingen tussen "het pad" en de hiervoor genoemde straat. De gebruikelijke uitzonderingen in de vorm van invalideparkeerplaatsen blijven mogelijk. Ter voorkoming van misverstanden wordt nogmaals benadrukt - hetgeen al tijdens de inspraakavond is gebeurd - dat aan de als voorbeeld vermelde afstand van circa 7 meter geen rechten kunnen worden ontleend. De afstand kan minder zijn. Dit is afhankelijk van het op te stellen inrichtingsplan voor deze zone, waarbij zoveel mogelijk met alle belangen rekening wordt gehouden.

\* de haken en ogen aan de nieuw te bouwen brug in het Griffestraatracé  
commentaar:

De vrije doorvaarhoogte vaste bruggdelen, waterstand 620 + NAP:

- westzijde : o.k. randliggers 1410+ - 1300+ NAP,  
vrije doorvaarhoogte 790 - 680 mm;  
vrije doorvaartbreedte  $\pm$  3600 mm
- oostzijde : o.k. randliggers 1400+ NAP,  
vrije doorvaarhoogte 720 mm;  
vrije doorvaartbreedte  $\pm$  3000 mm.

De uitgangspunten, die bij de situering van de klep een rol hebben gespeeld, zijn:

- alle aanwezige boten moeten voor onderhoud het kanaalvak kunnen verlaten;
- behoud van zoveel mogelijk ligplaatsen, er is rekening gehouden met een ligplaats ten zuidwesten van de brug, doorvaartopening  $\pm$  5000 mm. vanuit de kade
- koelwatertoevoer ten behoeve van de centrale waarborgen.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat tussen de brugpijler en kade, bij deze situering van de doorvaart een minimale breedte van  $\pm$  3600 mm gehandhaafd.

Brugopeningen:

De brug is ontworpen als een volwaardige beweegbare brug geschikt voor 2000 openingen per jaar. Gelet op de intensiteit van het verkeer dat in de toekomst gebruik zal maken zal het aantal openingen echter zoveel mogelijk moeten worden beperkt opdat verkeersopstoppingen worden voorkomen. In dat kader zullen wij graag van uw aanbod gebruik maken om in gezamenlijk overleg een gebruiksregeling voor de bediening van de brug op te stellen.

13. *Schrijven d.d. 5 februari 1995 K.W.S.BV,  
A.Wouda, Postbus 593, 9700 AN Groningen*

KWS tekent bezwaar aan tegen het concept stedenbouwkundig plan met het oog op het parkeren aan de Oosterhaven en de Brink.

**Commentaar**

De Oosterhaven zal worden heringericht. De gedachten gaan uit naar parkeren in het middengebied tussen de nieuwbouw (deels overdekt met een openbaar plein), de Oosterhaven en Albino en haaks parkeren langs de parallelverbinding van de Europaweg. De mogelijkheid van parkeerplaatsen op het binnenterrein is overgenomen en is verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Hoeveel parkeerplaatsen daarvan beschikbaar kunnen zijn voor K.W.S. is niet bekend. Dat is afhankelijk van de totale parkeerbalans.

### Toelichting op inspraak:

A. Verkeer - ontvangen op 31 januari 1995

#### Fietsbrug over het Griffestraattrace

Afgezien van de financiële consequenties en de technische problemen (o.a. als gevolg van het te overwinnen hoogteverschil) moeten ook inhoudelijk vraagtekens gezet worden bij de wenselijkheid van de voorziening. De route tussen Coendersborg en het centrum loopt via de Helperzoom, de Verlengde Lodewijkstraat en de Oosterweg. De alternatieve route is langer en daardoor minder interessant. De route vanuit de Oosterpoort loopt deels via het Winschoterdiep W.Z., maar heeft via het Griffestraattrace, de Veemarktstraat en de Trompbrug reeds een prima verbinding met de binnenstad.

#### Verkeersafwikkeling Oosterhaven/de Brink

Het gebied tussen de Europaweg, het Griffestraattrace, het Winschoterdiep en de Oosterhaven zal worden ontsloten via een circuit rond de bestaande bebouwing aan de Oosterhaven, die in het midden aantakt op het Griffestraattrace. De Bontebrug krijgt alleen een functie voor het fietsverkeer.

B. Reactie op het verslag van de inspraakbijeenkomst - ontvangen op 6 februari 1995.

#### Ontvangen brieven toevoegen aan eindverslag.

De brieven zijn in dit verslag meegenomen en van commentaar voorzien.

#### Zonnediagrammen.

Korthedshalve verwijzen naar de bijgevoegde zonnediagrammen.

#### TOT SLOT

Mede als gevolg van de gevoerde inspraak en het geleverd commentaar heeft het stedenbouwkundig plan de volgende wijzigingen ondergaan.

#### *De Meeuwen*

*De belangrijkste wijziging in het deelgebied de Meeuwen is de introductie van een volledig groene parkzone. Deze nieuwe opzet biedt een aantrekkelijker woonklimaat op voor de aangrenzende woningen, maar bovenal een substantiëlere parkzone, die juist voor niet aanwonenden (bewoners van de Oosterpoort) meer gebruikswaarde zal hebben.*

*De centrale ontsluitingsroute, waaraan geparkeerd werd, vervalt. De functie hiervan wordt overgenomen door de route tussen rijen I en II (de twee westelijke stroken) te verbreden en op te waarden tot een volledige stadstraat. Het parkeren van de grondgebonden woningen gebeurt op eigen terrein, terwijl een langspaarkeerstrook ruimte biedt voor het bezoekersparkeren.*

*De beëindiging aan de zuidzijde van de langgerekte blokken wijzigt zich hierdoor eveneens. Eén woontorentje staat aan het einde van de centrale parkzone. Het woontorentje aan de Winschoterdiepzijde wordt geïntegreerd in de gebogen rij woningen van 3 à 4 lagen hoog. De hoogte van de appartementen blijft 6 lagen op een plint, maar kan bijvoorbeeld in de uitwerking trapsgewijs van 4 naar 6 lagen oplopen. Het woontorentje aan de oostzijde komt te vervallen, vanwege de aangepaste opzet van de oostelijke rijen woningen. Deze zijn opgedeeld in een zes blokken met een vijftal tussenpaden, zodat er een fijnmaziger net van voetpaden*

ontstaat, hetgeen het openbare karakter van het park ten goede zal komen. Hierdoor hebben de woningen aan de uiterste oostrand betere verbindingen met de centrale parkzone. De kortere gevellengte per blok en de onderbrekingen van de tussenpaden, legt minder nadruk op de lengte van de weg. De architectonische uitwerking van de blokken kan daaraan eveneens bijdragen. Het parkeren van de beide rijen woningen vindt plaats aan weerszijden van de oostelijke weg.

#### *De Brink*

Een belangrijke wijziging in het deelgebied de Brink is het vergroten van het halfverhoogde plein, waaronder geparkeerd wordt en het openen van het bouwblok naar de Oosterhaven. Het appartementengebouw (blok c) is daartoe iets naar het westen verschoven. Het ruimtebeslag van de benodigde parkeerplaatsen voor het Brinkgebied vraagt uiteindelijk meer ruimte dan aanvankelijk was voorzien. Hierdoor is het noodzakelijk ook de ruimte achter appartement-blok a te voorzien van parkeerruimte. Daarentegen is ook gekozen om het parkeren op de kade van de Oosterhaven te laten vervallen en eveneens hierin op te nemen, waardoor de verblijfskwaliteit van de kade en het uitzicht op de Oosterhaven verbeterd. De aantrekkelijkheid van de openbare doorgang vanuit het zuiden naar de Oosterhaven en het Winschoterdiep wordt nu gewaarborgd door dit gedeelte in z'n geheel te overdekken.

Het binnenterrein bestaat nu uit twee delen, te weten;

- de tuinen van de bestaande woningen met daarachter het parkeren voor de appartementen (blok a);
- een plein boven het halfverdiepte parkeren.

Zo ontstaat niet alleen meer transparantie en doorzicht, maar ook een letterlijke voetgangersverbinding over het plein vanaf de centrale parkzone van de Meeuwen naar de Oosterhaven. Een klein blok van twee woningen markeert de opgang naar het plein aan de zuidzijde. Ook dit is nieuw en dient naast de stedenbouwkundige overwegingen ter compensatie van het vervallen van een blok appartementen in het deelgebied De Meeuwen.

De aanpassingen zijn verwerkt in de bijgevoegde tekening van het stedenbouwkundig plan, d.d. 18 april 1995.

**BIJLAGE INSPRAAK**

**Verslag inspraakbijeenkomst**

## INSPRAAKAVOND INZAKE HET CONCEPT STEDEBOUWKUNDIG PLAN ZONE VERBINDINGSKANAAL, CULTUURCENTRUM TOT EUROPAWEG

Datum: 19 januari 1995  
Plaats: hal dienst RO/EZ  
Tijd: 20.00-22.30 uur

### Aanwezig:

#### achter de tafel:

de heer A.Woudstra - onafhankelijk voorzitter  
mevrouw E.Bet - stedenbouwkundige  
de heer F.ten Broek - projectleider  
mevrouw R.Weaver - notuliste

#### in de zaal:

de heer H.Verhaar - Milieudienst  
de heer Tj.Faber - Juridische Zaken  
de heer S.Bodewits - Planrealisatie Bouw- en Waterbouw  
de heer P.Kunst - wijkbeheer  
de heer H.Zuidhof - Planontwikkeling  
de heer J.Legters - Havenwezen  
de heer T.Zaal - projectleider Kop Oosterpoort

plm. 50 belangstellenden

### Inleiding

De heer Woudstra heet de aanwezigen welkom en stelt de personen achter de tafel aan de zaal voor. De bedoeling van deze avond is het toelichten van de gemeentelijke plannen voor het gebied tussen Cultuurcentrum tot Europaweg. In dit plangebied zijn meerdere deelgebieden te onderscheiden: het Griffetracé, de kop Oosterpoort, de Meeuwen, de Brink en omgeving Cultuurcentrum. In het voorjaar 1994 is het stedenbouwkundig plan voor de kop Oosterpoort en het Griffestraatracé voor inspraak vrijgegeven i.v.m. het spoedeisende karakter. Vanavond komen de overige deelgebieden aan bod. Mevrouw Bet als stedenbouwkundige van de afdeling Ruimtelijke Plannen zal deze plannen toelichten.

Aanwezigen worden erop gewezen hun naam op de presentielijst te zetten, zodat zij het verslag van deze avond thuisgezonden kunnen krijgen.

### Stedenbouwkundige toelichting

Uitgangspunt voor de vanavond ter inzage liggende plannen is het uitbreiden van de wijk Oosterpoort met een woongebied aan de zijde van de Europaweg. Dit gebied wordt begrensd door de Griffestraat, Oosterhaven, Europaweg en Winschoterdiep.

Het Griffestraatracé wordt gekenmerkt door losse bebouwing aan beide zijden van de weg. Invulling bestaat voornamelijk uit kantoren, hotel en woningen boven commerciële voorzieningen.

Ook op de plek waar nu de silo staat zullen woningen worden gebouwd indien voor de handhaving daarvan geen haalbaar plan kan worden gerealiseerd. De inmiddels ingediende plannen zien er echter dusdanig uit dat de kans reëel is dat de silo gehandhaafd kan blijven. Dit hangt ook af van de exploitatiegegevens.

### Deelgebied De Brink:

Dit gebied bestaat uit twee hoge flats en een aantal woningen uit de vorige eeuw plus een pakhuis.

Er zal nieuwe woningbouw worden toegevoegd om het gat tussen de beide woonblokken aan de Oosterhaven te dichten, zodat hier niet meer sprake zal zijn van losse fragmenten.

Het achterliggende blok zal 6 lagen hoog worden. De tuinen van de achter bestaande blokken worden op deze wijze afgesloten.

Er is gekozen voor het openhouden van de vrije zichtlijn vanaf het Winschoterdiep; het blok tegenover de Brinken is zo gesitueerd dat het uitzicht niet wordt dichtgezet. Tussen het nieuwe blok en Albino ligt een parkeerdek waar mogelijk ook de auto's van de Brinkflats in kunnen worden geparkeerd. Op dit dek, op plm. 1 meter boven maaiveld komt een plein, gericht op het zuiden en het Winschoterdiep.

### Deelgebied De Meeuwen:

Gekozen is voor eengezinswoningen in langgerekte straten. Het zal laagbouw worden met een stedelijke sfeer en veel groen, deels langs het kanaal. De aanwezige woonschepen blijven bereikbaar d.m.v. een fietspad wat hier geprojecteerd is.

Het totale gebied de Meeuwen zal worden ontsloten door een weg die midden door het gebied loopt.

Aan de Europaweg zullen kantoren komen. Woningen zijn hier i.v.m. geluidsnivo niet toegestaan.

Aan de hand van een dwarsdoorsnee wordt het gebied nader uiteengezet.

- \* Het Winschoterdiep krijgt een groene oever. De woonschepen blijven bereikbaar (ook voor brandweer- en ziekenauto's e.d.). Voorts zal een fietspad langs de waterkant worden aangelegd.
- \* De woningen langs het Winschoterdiep zijn grondgebonden (3 tot 4 lagen) en hebben hun voordeur aan de parkzijde (waterkant). Parkeren vindt plaats via een binnenstraat op eigen terrein.
- \* De tweede rij woningen (3 lagen) is eveneens grondgebonden. Het parkeren vindt hier op straat plaats.
- \* Tussen de tweede en derde rij woningen komt een groene binnenruimte. Hierlangs loopt de weg die het gebied ontsluit.
- \* De derde rij woningen (2 lagen) is grondgebonden in de sociale koopsector. Parkeren vindt plaats op straat, tuinen zijn via een achterpad bereikbaar.
- \* De laatste rij woningen worden mogelijk zgn. combiwoningen (atelierwoningen of woning met praktijkruimte of kleinbedrijf). Ook hier vindt parkeren op straat plaats.
- \* Op het eind van deze bebouwing (de zuidkant), komen 3 torentjes, 6 lagen op plint.
- \* Langs de Europaweg tenslotte zal kantoorbebouwing plaatsvinden (oplopende bouwhoogte).

De heer Ten Broek licht vervolgens aan de hand van de tekening de aantallen en functies nog eens toe. Korthedshalve wordt verwezen naar de aan dit verslag gehechte bijlage I.

Vervolgens wordt de zaal in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen:

#### Vraag/opmerking vanuit de zaal:

#### Antwoord/commentaar van gemeenteziide:

**De heer V.d.Veen:**

Is er rekening gehouden met parkeerruimte t.b.v. het hotel.

Parkeren van hotelbezoekers zal plaatsvinden op eigen terrein.

Opmerking:

Is er parkeeroverlast van binnenstadsbezoekers te verwachten. Kan hier een oplossing voor worden aangegeven.

Er wordt voorgesteld het gebied met een paal af te sluiten waarvoor alleen bewoners een pasje zullen bezitten, opdat er geen wijkvreemd parkeren kan plaatsvinden.

Wanneer in het Cultuurcentrum evenementen plaatsvinden, is er sprake van parkeeroverlast in de omliggende buurten.

**De heer Hesseling:**

De woonblokken aan de Oosterhaven dienen niet d.m.v. een nieuw bouwblok ertussen aaneen worden gevoegd.

Blijft de parkeervoorziening aan de Oosterhaven zoals het nu is?

In de Oosterpoort is weinig wandelgebied aanwezig. Het gebied Oosterhaven zou een mooie wandelpromenade kunnen vormen.

**De heer Flint:**

Is het mogelijk ondergrondse parkeerruimte te creëren, met daarboven een parkinvulling

Antwoord:

De gemeente kan helaas niet voor alle problemen oplossingen aandragen. De heer Ten Broek maakt zich echter eerder bezorgd over de ontwikkelingen van het gebied aan de overzijde van de Europaweg. Mc.Drive en Ikea verwachten een half miljoen bezoekers per jaar.

Er zal worden gekeken naar een oplossing voor het totale gebied. Bovendien verdient het aanbeveling het parkeer/busgebeuren te versterken. Hiervoor wordt een ambtelijke notitie opgesteld.

In parkeergarages kan gebruik worden gemaakt van pasjes, in een woonbuurt ligt dat anders. Het Griffestraatracé wordt echter zodanig vorm gegeven dat het niet voor de hand ligt in de woonbuurt de Meeuwen te parkeren.

In dit gebied zal geen overmaat t.b.v. parkeren zijn. De nadruk ligt op parkinvulling.

Wanneer de weg niet meer tussen deze beide woonblokken doorloopt, zal hier sprake zijn van een "gat". Het binnenterrein (achter het huizenblok) zal behouden en besloten worden. Parkeren zal hier niet plaatsvinden.

Het parkeren voor de Brink zal onder het dek plaatsvinden. De kade vóór de oude huizen biedt voldoende ruimte voor de eigen parkeerbehoefte. Bovendien zal de kade in de toekomst verkeersluwer worden. De parkeerproblematiek zal hier nog eens nader bekeken worden.

De aanwezigheid van parkeergelegenheid sluit niet uit dat hier goed gewandeld kan worden.

Het dak van een parkeergarage leent zich niet bij uitstek voor het aanleggen van een park. Boomwortels gaan vrij diep. Realisering van een dergelijke diepgelegen parkeergarage is een te kostbare zaak.

Opmerking:

**Mevrouw De Gans:**

Hoe is het PTT-research gebouw bereikbaar vanaf het NS-station?

**Mevrouw Borgman:**

Is het mogelijk op de plek waar het Winschoterdiep het Griffetracé kruist, op het tracé te komen?

De flats op plint, aan de zuidkant van het gebied staan vrij dicht op het water en zullen naar verwachting de zon wegnemen voor de huizen aan de overzijde van het Winschoterdiep. Kunnen de flats niet 3 hoog worden i.p.v. 6 hoog?

Laat de nieuwe buurt beter aansluiten op de Oosterpoort door laagbouw aan de zijde van de Oosterpoort te realiseren die vervolgens hoger wordt richting Europaweg.

Kan de gemeente toezeggen dat er over alternatieven wordt nagedacht?

**De heer Van Putten:**

De zuidelijke toren staat op de tekening pal tegen het water aan. De maquette laat meer ruimte vrij.

**De heer Van Driel:**

Het plan dat hier vanavond besproken wordt wijkt af van de informatie die de buurt is verstrekt.

**Van de Veen:**

Moeten voorstellen die vanavond worden gedaan ook nog schriftelijk worden ingediend? Ze komen toch ook in het verslag dat van deze avond wordt gemaakt?

P a u z e

Antwoord:

Bereikbaar via Griffetracé en vervolgens de ventweg langs de Europaweg.

Dit zal voor auto's niet mogelijk zijn, voor fietsers wel.

De woontorens zullen het einde van het woongebied markeren. De woontoren die het dichtst bij het water staat ligt plm. 60 meter vanaf de bebouwing aan de overkant. Op deze afstand en met deze oriëntatie (N.O.) zijn de bezonningsconsequenties nihil.

Dit is een helder standpunt. In de toelichting is echter duidelijk aangegeven waarom voor dit model is gekozen.

Het is een ieder vrij schriftelijk te reageren op het voorliggende plan. Reacties worden door ambtenaren van commentaar voorzien in de vorm van een eindverslag.

De politiek neemt uiteindelijk aan de hand hiervan de beslissing.

In de loop van deze avond zal de heer Faber de juridische procedure nader toelichten.

Het blok is inderdaad teruggezet, zodat het minder dicht bij het water staat.

Gaandeweg de planvorming is het altijd mogelijk dat plannen nog gewijzigd worden. Als dat niet zou gebeuren, dan zou een open planproces waarbij buurtbewoners(organisaties) in een vroeg stadium worden geïnformeerd geen zin hebben. Inspraak zou dan een farce worden.

Alle relevante opmerkingen worden inderdaad in het verslag vermeld. Het is daarnaast altijd mogelijk voorstellen schriftelijk toe te lichten, omdat men mogelijk beter in eigen woorden en/of uitgebreider een en ander kan toelichten.



Opmmerking:

**De heer Zijlema:**

Er wordt hier vanavond gesproken over het resultaat van een aantal kleiner besprekingen met o.a. de buurtvertegenwoordiging. Hij vraagt zich echter af of er rekening is gehouden met parkeergelegenheid voor zo'n 200 auto's.

Het Griffetracé zal een drukke weg worden. Is het mogelijk een tunnel aan te leggen t.b.v. voetgangers die richting stad gaan?

**De heer Debets:**

Het nieuwe bouwblok dat achter de beide blokken aan de Oosterhaven komt zal de zon uit de aanwezige woningen weghalen. Zou dan ook graag een zonnediagram willen zien. Kan dit blok niet wat lager? Het tast het Jugendstil-karakter van de woningen aan.

Het blok achter Albino stond in eerdere plannen toch dichterbij het water?

**De heer Piebers:**

Wat gebeurt er nu met de Bontebrug? Kost een ligplaats voor een brug die waarschijnlijk niet nodig is. Is het niet mogelijk de drie bruggen in één discussie te betrekken?

Kan de Griffibrug er niet anders in worden gelegd? op deze wijze kan er nauwelijks een boot door.

De heer Piebers zou graag planning ontvangen van de werkzaamheden m.b.t. de Griffibrug ontvangen.

Antwoord:

In principe zullen er 100 parkeerplaatsen onder het dek kunnen komen + 60 plaatsen onder de bomen op het plein ervoor en aan de overzijde nog een 40 plaatsen. Dit maakt een totaal van 200 plaatsen.

Het is niet nodig het Griffetracé over te steken. Er komt een oversteek bij de Trompsingel. De Griffibrug komt net iets boven kadehoogte te liggen (60 cm.). De aanleg van een tunnel of het hoger leggen van de Griffibrug is erg kostbaar.

Er ligt zo'n 50 meter tussen de beide bouwblokken. Zon/licht zal geen problemen opleveren. De heer Debets zal echter een zonnediagram ontvangen.

Het gedachte bouwblok is dusdanig gesitueerd, dat het aansluit op het Albinoblok. Er is geen noodzaak het gebouw verder op te laten schuiven.

Met de gekozen oplossing zitten de gebouwen elkaar zo min mogelijk in de weg.

Zoals het blok nu staat is het beter op het water georiënteerd.

Als de Van Julsingabrug verdwijnt scheelt dit in ligplaatsen, echter de nieuwe wijk zal geen winkelvoorziening krijgen en derhalve aangewezen zijn op de Oosterpoort. Gemeente kijkt naar het totaalbelang en maakt vervolgens een afweging.

Deze brug zou eerst niet beweegbaar worden, maar tenslotte toch wel. In overleg met RWS en volgens de geldende normen is deze brug accoord bevonden.

Als de brug er scheef in zou komen, zou de brug in z'n geheel omhoog moeten.

De voorstellen voor de Griffibrug zijn echter met inachtneming van de hiervoor gevoerde inspraak vastgesteld.

Er zal zo spoedig mogelijk een aanvang worden gemaakt met realisering van het Griffetracé. Eerst dient er echter nog een pand te worden

Opmerking:

Wordt de ruimte tussen de woonschepen en het fietspad 7 meter.

Vervolgens geeft de heer Faber (RO/EZ, afd. Juridische Zaken) een toelichting op de te volgen procedure.

Artikel 19-procedure:

- Het stedenbouwkundig plan gaat na de inspraak naar de Raad, die het vervolgens vast stelt.
- Op basis van dit besluit zal een bestemmingsplan/ juridisch plan worden opgesteld.
  - \* Komt één maand ter inzage te liggen: hiertegen kunnen bezwaren worden ingediend.
- De Raad behandelt het bestemmingsplan en stelt het eventueel vast.
- Vervolgens gaat het plan naar GS
  - \* Er kan weer bezwaar worden ingediend
- Als GS het bestemmingsplan goedkeurt, kan tenslotte beroep bij de Raad van State worden ingesteld.

De bestemmingsplan-procedure zal gauw een jaar in beslag nemen. Het bouwplan kan echter niet zo lang wachten en zal derhalve starten voor het bestemmingsplan is vastgesteld. Dit wordt mogelijk gemaakt aan de hand van de artikel 19 procedure.

Dit houdt in dat B&W of zonodig de Raad het bouwplan toetst en het bouwplan vervolgens aan Gedeputeerde Staten ter beoordeling voorleggen. Deze geven een verklaring van geen bezwaar af.

Vervolgens kan B&W een bouwvergunning afgeven. Tegen deze bouwvergunning kan vervolgens weer bezwaar worden aangetekend.

Laatste mogelijkheid is de Rechtbank te laten beslissen.

De heer Faber zegt toe dat er een overzicht incl. termijnen aan het verslag zal worden toegevoegd. Zie bijlage II.

Wordt er een bestemmingsplanwijziging aangevraagd voor het gehele gebied, incl. PTT?

**De heer Van de Veen:**

Gevreesd wordt dat het Griffetracé als noord-/westverbinding een tweede "Bedumerweg" zal worden (incl. files). Er ligt hier echter ook een belangrijke oost/west-fietsroute. De kruising van deze routes is van bovenwijks belang. Is het mogelijk een fly-over te realiseren? Een andere optie zou kunnen zijn de Trompbrug 50m naar het noorden op te laten schuiven.

Antwoord:

gesloopt, waarvan de bewoners eerst zorgvuldig dienen te worden geherd. Gestreefd wordt in september a.s. met e.e.a. gereed te zijn. Vervolgens wordt de Bontebrug aangepakt.

In dit stadium kan de exacte maat niet worden aangegeven. Er wordt gestreefd in het inrichtingsplan rekening te houden met de wensen van de woonschepbewoners.

Het is mogelijk dat dit gebied erbij wordt getrokken om een beter geheel te krijgen, maar dat is nog niet uitgekristalliseerd.

Over het Griffetracé is de inspraakperiode afgerond.

In geval van calamiteiten zal de brandweer in staat zijn de verkeerslichten te beïnvloeden, opdat er geen hinder van files zal zijn.

Een fly-over heeft nooit in de plannen gezeten. De opmerking zal worden voorgelegd aan de verkeerskundige en hier worden meegenomen als inspraakreactie.

Opmerking:

**De heer Lameris:**

Bij de invulling van het Kwintterrein in het verleden was nauwelijks inspraak mogelijk. Hier worden betere mogelijkheden voor inspraak verwacht. Komt er bovendien binnenkort een herinrichtingsplan?

**De heer Flint:**

Hoe is het openbaar vervoer in het gebied geregeld?

Is al bekend welke makelaar bij het plan betrokken is en hebben autochtone bewoners voorrang?

Is er onderzoek gedaan naar de te verwachten verkeersintensiteit op het tracé?

Kunnen aanwezigen bericht ontvangen wanneer dit plan in de Raadscommissie zal worden behandeld?

Tenslotte wordt nog medegedeeld dat met tot 6 februari de mogelijkheid heeft schriftelijk op het voorliggende plan te reageren.

Men kan dit doen aan : dienst Ruimtelijke Ordening en Ecomische Zaken  
directie PGE, afdeling PRO  
t.a.v. de heer F.ten Broek  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen

De heer Woudstra bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit vervolgens de vergadering.

24.01.95/RW

Antwoord:

Er zal worden bekeken wat de beste manier is bewoners bij de planvorming te betrekken. Er zal overleg worden gevoerd met de betrokkenen van de Kwintlocatie om na te gaan wat er verbeterd kan worden.

Er komt een bushalte nabij de Ikea-locatie en een aan de achterzijde van het Cultuurcentrum.

De projectontwikkelaar is de Mabon. Makelaar zal Kamminga zijn. Ook het Buro Bewonersdeskundigen is bij het overleg betrokken. De heer Zaal meldt dat er inmiddels diverse gesprekken hebben plaatsgevonden met de buurt, Kamminga en Mabon. Autochtone bewoners zouden inderdaad voorrang kunnen krijgen.

Hier is inderdaad onderzoek naar gedaan. Bij de verkeersdeskundige (de heren Kerkhof en Vissers) kunnen deze gegevens en andere informatie worden opgevraagd. (Het betreft in dit geval een verkeersintensiteit van circa 20.000 voertuigen per 24 uur)

Dat is op dit moment nog niet bekend. Behandeling zal echter t.z.t. in de dagbladen worden gepubliceerd.

### Kop Oosterpoort:

### bijlage I

- a. 6 appartementen in de sociale huursector ( ca f 725) of 2 grondgebonden woningen in de koopsector (ca f 220.000)
  - b. 17 appartementen in de sociale huursector ( ca f 725)
  - c. 18 appartementen in de sociale huursector ( ca f 725)
  - d. 25 appartementen in de premie huursector ( ca f 875)
  - e. 9 grondgebonden in de vrije sector koop ( ca f 280.000)  
onder de appartementen 1771 m2 + extra split-level 184 m2 bvo winkelruimte
- sub-totaal: 75 woningen en 1955 m2 bvo winkelruimte

### De Meeuwen:

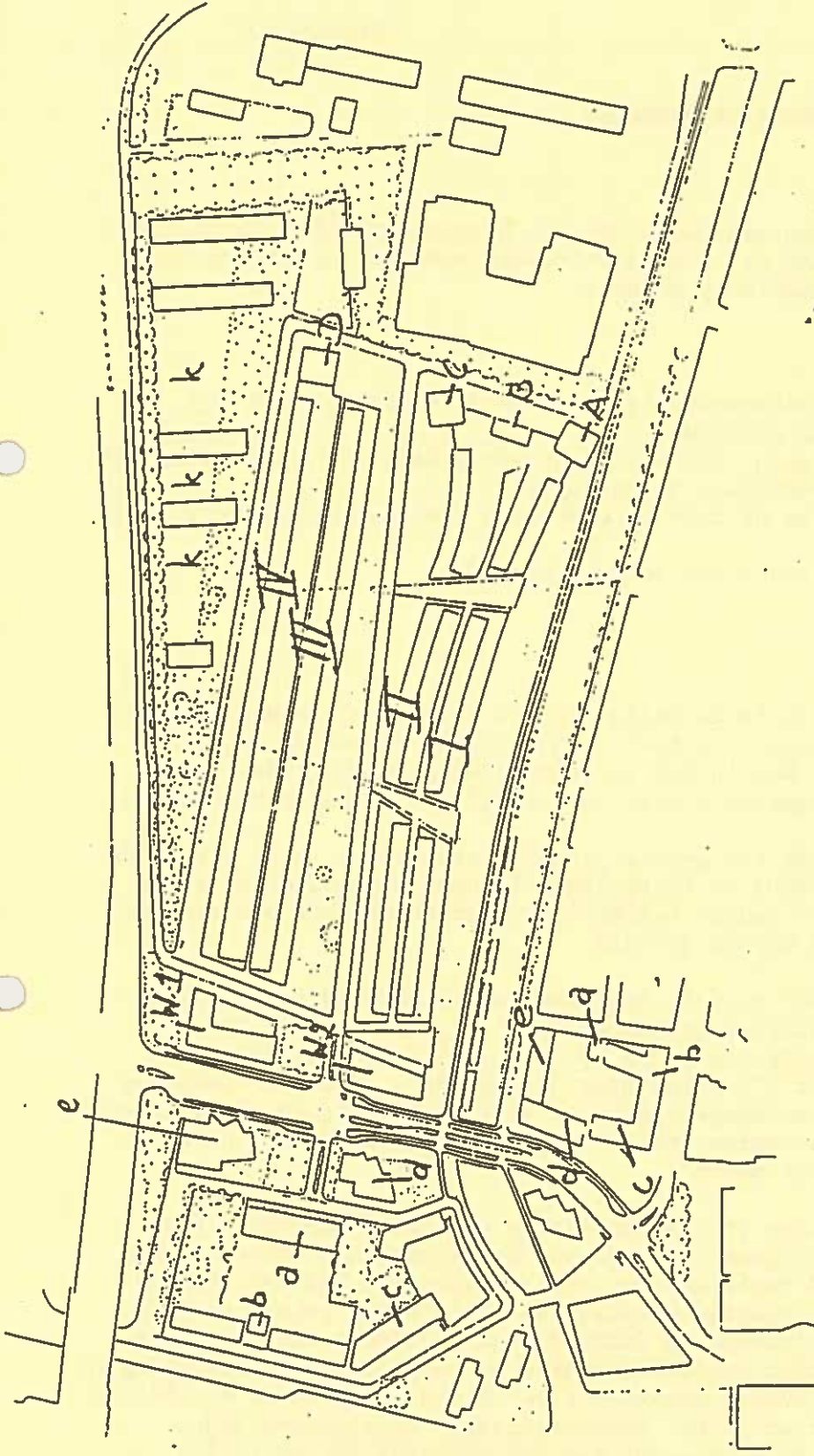
- I. 45 grondgebonden woningen in de koopsector f 250.000  
in 3/4 bouwlagen
- II. 55 grondgebonden woningen in de koopsector f 220.000  
in 3 bouwlagen
- III. 60 grondgebonden woningen in de sociale koopsector f 146.000 en in de goedkope vrije sector koop tot f 160.000  
in 2 bouwlagen
- IV. 57 grondgebonden woningen in de koopsector f 180.000 tot f 220.000  
in 3 bouwlagen
  
- A. 21 appartementen in de koopsector f 220.000  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder bergingen)
- B. 3 grondgebonden woningen in de koopsector f 220.000  
in 3/4 bouwlagen
- C. 21 appartementen in de huur (f 750 - f 900) of koopsector tot f 220.000  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder bergingen)
- D. 21 appartementen in de koop/huursector  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder bergingen)
- W1. 5.500 m2 bvo - mogelijk hotel- kantoorvestiging
- W2. 20 appartementen in de huursector  
370 m2 bvo

Kant: minimaal 20.000 m2 bvo langs de Europaweg met een oplopende bouw  
hoogte van 4 tot 8 bouwlagen  
sub-totaal: 301 woningen en 25.870 m2 bvo

### De Brink:

- a. 36 appartementen in de koopsector prijsklasse f 220.000  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder een parkeervoorziening)
  - b. 2 grondgebonden koopwoningen (kavelprijs f 100.000)
  - c. 42 appartementen in de koopsector prijsklasse f 220.000  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder bergingen)
  - d. 24 appartementen in de huursector en 290 m2 bvo  
in 6 woonlagen op een plint (waaronder bergingen)
  - e. 8.500 m2 bvo in 12 bouwlagen - mogelijke vestiging ING-kantoor
- sub-totaal: 104 woningen en 8.790 m2 bvo

**TOTAAL: 480 woningen en 34.115 m2 bvo commerciële dienstverlening/kantoren**



- BLOKKEN KAART -

STEDEBOUWKUNDIG PLAN

## PLANONTWIKKELING "DE BRINK/DE MEEUWEN".

### Procedure.

Er is een drietal lijnen waarlangs men als burger invloed op de planontwikkeling kan uitoefenen nl. via de inspraakprocedure, de bestemmingsplanprocedure en de bouwplan procedure.

### Stedebouwkundig plan

Aan de hand van het stedebouwkundige plan wordt thans de wettelijk voorgeschreven inspraak gevoerd.

Na inspraak wordt dit plan, met het inspraakverslag, ter goedkeuring aan raadscommissie en gemeenteraad voorgelegd.

Met de besluitvorming in de raad is deze fase van planontwikkeling afgerond.

De volgende fase is die van het bestemmingsplan.

### Bestemmingsplan

Het stedebouwkundig plan is de basis van het op te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is a.h.w. de juridische vertaling van het stedebouwkundige plan. Wat in het stedebouwkundige plan is beschreven, wordt in het bestemmingsplan d.m.v. voorschriften juridisch vastgelegd.

Het bestemmingsplan kent een geheel eigen procedure die in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) is vastgelegd. In deze procedure is vastgelegd, dat de burger van iedere belangrijke stap inzake het bestemmingsplan op de hoogte moet worden gesteld.

Na het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan wordt dit ter inzage gelegd. De raad moet hiertoe besluiten.

Van deze terinzagelegging wordt men op de hoogte gebracht d.m.v. een advertentie in de krant ("De Groninger Gezinsbode") en in de Staatscourant. De termijn van terinzagelegging is vier weken. Tijdens deze termijn kan men schriftelijk bezwaren indienen bij de raad (officieel heet dit "zijn zienswijze kenbaar maken").

Hierna worden de bezwaren in raadscommissie en raad behandeld. In de vergadering van de raadscommissie kan men desgewenst het woord voeren. Vervolgens kan de raad besluiten tot vaststelling van het bestemmingsplan. Hierna wordt het bestemmingsplan weer ter inzage gelegd met weer een advertentie in Gezinsbode en Staatscourant. Degenen die in eerste instantie bezwaren hadden ingediend kunnen nu weer bezwaren (bedenkingen) indienen. Ook anderen kunnen bezwaren (bedenkingen) indienen, als bij de vaststelling door de raad in het bestemmingsplan wijzigingen zijn aangebracht. Men moet zijn bezwaren aan Gedeputeerde Staten (G.S.) richten. Deze behandelen de bezwaarschriften en kunnen het bestemmingsplan al dan niet goedkeuren.

Als Gedeputeerde Staten het bestemmingsplan goedkeuren, kan men met zijn

bezwaar doorgaan door beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Van deze mogelijkheid wordt men op de zelfde wijze als hierboven op de hoogte gesteld.

De bovengenoemde procedure wordt hieronder nog even schematisch weergegeven:

- opstellen bestemmingsplan
- behandeling in raadscommissie en raad
- publikatie en ter inzagelegging (4 weken) met mogelijkheid tot indienen van bezwaren (zienswijze) bij de Raad.
- behandeling van het bestemmingsplan in raadscommissie en vaststelling door de raad
- publikatie en ter inzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan met mogelijkheid tot het indienen van bezwaren (bedenkingen) bij G.S.
- behandeling van de bezwaarschriften en goedkeuring door G.S.
- publikatie van het goedkeuringsbesluit en ter inzagelegging (6 weken) met mogelijkheid tot instellen van beroep bij de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State.

### Bouwplan

Tegen een verleende bouwvergunning kan bezwaar worden ingediend. Is het bestemmingsplan eenmaal goedgekeurd en onherroepelijk en voldoet het bouwplan geheel aan dit bestemmingsplan, dan is de kans dat een bezwaar gegrond wordt verklaard niet erg groot.

Uit het bovenstaande valt af te leiden dat de bestemmingsplanprocedure een langdurige procedure (een jaar of langer) is, die in veel gevallen bij een bouwplan niet afgewacht kan worden. In de wet (Wet op de Ruimtelijke Ordening en Woningwet) is een regeling opgenomen die het mogelijk maakt om bouwvergunning te verlenen vóórdat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Deze procedure wordt in het algemeen de art. 19-procedure genoemd, hoewel die benaming niet altijd korrekt is. Ook hier heeft de burger de mogelijkheid om bezwaren in te dienen, zowel vóór als na vergunningverlening. Van deze mogelijkheid wordt hij op de hoogte gesteld.

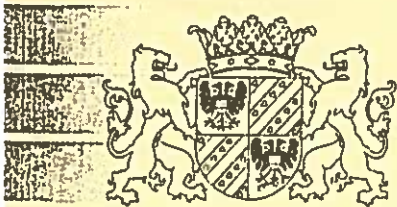
Hieronder volgt een kort overzicht van de procedure en de termijnen; de termijnen zijn bij benadering en kunnen afwijken.

art. 19 procedure bouwplan De Brink/De Meeuwen:

x	tijdstip indiening bouwaanvraag
+ 9 wk	behandeling en beoordeling
+ 2 wk	terinzagelegging, indienen van bedenkingen
+ 2 wk	hoorzitting
+ 2 wk	verwerken van de bedenkingen en het aan vragen van een verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten
+ 8 wk	behandelen van de aanvraag, het bouwplan en de bedenkingen door de provincie
+ 2 wk	administratieve afhandeling door de gemeente, afgifte bouwvergunning

## BIJLAGE OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO'86





# provincie groningen

commissie  
bestemmingsplannen

Secretariaat:  
Dienst Ruimte en Milieu  
Bezoekadres: St. Jansstraat 4  
Alg. tel.nr. 050 - 3164911

Postbus 630  
9700 AP Groningen  
Fax 050-3164632/3164639  
Correspondentie uitsluitend richten aan  
het postadres

RO/EZ
RO 96.212979
17 OKT. 1996
-1.731.212U388B
Faber
SBW
JL
JL

Aan burgemeester en wethouders van de  
gemeente Groningen  
v/a Dienst RO/EZ  
t.a.v. Dhr. J. Leuvenkamp  
Postbus 7081  
9701 JB GRONINGEN

Nr. 96/10896, RRB.

Groningen, 11 oktober 1996

Behandeld door: C.A.W. Bouwense.  
Telefoonnummer: 050-3164358.

16 OKT. 1996

Antwoord op: uw brief van 2 juli 1996, kenmerk R096.188260.

Onderwerp : Ontwerp-bestemmingsplan "De Brink/ De Meeuwen".

Geacht college,

Op 8 juli 1996 hebben wij van u in het kader van het vooroverleg ex. art. 10 BRO het ontwerp-bestemmingsplan De Brink/De Meeuwen ontvangen. Het plan is in onze vergadering van 9 oktober 1996 behandeld.

## Algemeen

Het plangebied is in het ontwerp-structuurplan "De Stad van Straks" aangewezen als woningbouwlokatie en verder uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Wij hebben indertijd positief gereageerd op deze nieuwe woningbouwlokatie. Ten aanzien van het stedenbouwkundig plan zijn door ons nog opmerkingen gemaakt over de onderwerpen parkeren, detailhandel en geluid.

## Stedenbouwkundig concept

Met de ontwikkeling van dit gebied heeft u invulling gegeven aan het streven naar een compacte stad. Het gebied als woongebied is naar onze mening een goede keuze geweest, ondanks het feit dat er vanuit verschillende richtingen sprake is van een relevante geluidbelasting. Met name de aansluiting op en samenhang met de Oosterpoort, de nabijheid van het centrum en de bereikbaarheid voor de auto, openbaar vervoer en fiets maakt de kans van slagen van deze wijk groot.

De relatie met de Oosterpoort, gelegen aan de westkant van het gebied, vinden wij belangrijk. Aan alle andere zijden wordt de wijk afgesloten door water, Ring-Europa- en Griffeweg waarachter zich ook de industrieterreinen Zuid-Oost uitstrekken. U bent erin geslaagd die aansluiting tot stand te brengen door in stedenbouwkundig, feitelijk en

sociaal opzicht de voorwaarden te scheppen voor onderlinge verbondenheid en samenhang.

#### Milieu

Zoals al is aangegeven, ondervindt de lokatie vanuit verschillende zijden een relevante geluidbelasting vanwege wegverkeers- en industrielawaai. U heeft aangegeven maatregelen te treffen (zoals geluidarm, asfalt en plaatsing van een scherm) om de hinder terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Naast de genoemde maatregelen zullen ook de geplande kantoren voor de noodzakelijk afscherming zorgen. Desondanks geldt voor een aantal woningen dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. U zult hiervoor een ontheffing op basis van de Wet geluidhinder moeten aanvragen. Wij wijzen erop dat bij de vaststelling van het plan voor alle woningen de noodzakelijke ontheffingen moeten zijn verleend. Voor 100 woningen zijn inmiddels ontheffingen verleend, gekoppeld aan een anticipatieprocedure. Deze ontheffingen hoeven voor de vaststelling van het plan niet opnieuw te worden aangevraagd.

De bodemsanering van de Brink/de Meeuwen (Aagrunol) is afgerond. In het plangebied zijn nog drie lokaties die nog moeten worden gesaneerd: Bouwborg, Presto en Zodiac. U wilt dit zo spoedig mogelijk doen. De gekozen weg voor sanering van de bedrijven is gelet op de te verwachten milieuhinder de enige juiste. De onderhandelingen met de bedrijven hierover zijn echter nog niet rond. Het ware wenselijk dat het een en ander is geregeld op het moment dat het plan ter visie gaat.

#### Parkeervoorzieningen

Bij de behandeling van het stedenbouwkundig plan hebben wij opmerkingen gemaakt over het parkeren in de wijk. Wij misten aansluiting bij het parkeer- en mobiliteitsbeleid van het Rijk en vonden dat de parkeervoorzieningen voor de detailhandel niet zichtbaar waren gemaakt. Dit laatste heeft u inmiddels verduidelijkt.

Over het parkeerbeleid kan het volgende worden gezegd. Rijkswaterstaat is van mening dat de door u toegepaste normen niet voldoende sturend zijn in het kader van het terugdringen van de mobiliteit. Zij zijn van mening dat van lagere parkeernormen moet worden uitgegaan. Nieuw is daarbij dat Rijkswaterstaat zich daarbij niet beperkt tot sturend parkeerbeleid ten aanzien van werklokaties, maar zich in dit geval ook uitsprekt over de parkeernormen voor de woonwijk. Daarnaast stelt Rijkswaterstaat voor de parkeermogelijkheden op eigen terrein te halveren en het resterende deel op openbaar terrein aan te leggen. Hierdoor kan op termijn verdergaand sturend parkeerbeleid worden vergemakkelijkt, zodra meer vervoersalternatieven voor de auto worden ontwikkeld.

Vanuit provinciaal beleid wordt het parkeer- en mobiliteitsbeleid gezien als een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Daarbij dient de gemeente ervoor te zorgen dat voldoende parkeervoorzieningen worden geboden voor de functies die in de stad worden toegelaten, zodat geen problemen voor de woonomgeving en verkeersveiligheid ontstaan. Daarnaast streeft de provincie naar de vermindering van de druk van het autoverkeer op de stad door de ontwikkeling van een goed openbaar vervoersnet, fietsstructuur, carpool-plaatsen en transferia.

Uw gemeentelijk beleid is vastgelegd in de parkeernota "Stilstaan bij parkeren" van 1991. Dit beleid kan niet los worden gezien van het totale verkeersbeleid. Beiden hebben tot doel de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te vergroten, en doen dat voor een deel door het gebruik van openbaar vervoer en fiets als alternatief voor de auto te stimuleren. In de nota geeft u aan dat ter bepaling van de parkeerbehoefte gebruik maakt van de zogenaamde ASVV-normen (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De nota geeft aan dat de parkeernormen voor kantoren e.d. aansluiten bij het Rijkslokatiebeleid.

Gemeentelijk beleid wordt voorgelegd aan het "provinciaal overleg verkeer en vervoer". Daar geven provincie en rijk hun mening over de door de gemeente gekozen beleidslijn. Ook uw beleid heeft deze fase doorlopen.

Gelet op het feit dat parkeerbeleid in eerste instantie uw verantwoordelijkheid is, dat voorzover het de voorzieningen betreft volgens uw algemeen parkeer/verkeerbeleid aansluiting is gezocht bij het lokatiebeleid en dat sturend parkeerbeleid voor woonwijken een nieuw fenomeen is, stemmen wij met het plan op dit punt in. Deze doorvertaling van uw algemeen beleid in het betreffende plan is echter niet geheel zichtbaar. Tevens wordt de toegepaste parkeernorm aangegeven per m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak en niet per aantallen werknemers. Wij adviseren uw college het plan ten aanzien hiervan nog te verduidelijken.

Op dit moment bent u bezig nieuw parkeerbeleid te ontwikkelen. De door Rijkswaterstaat aangezwengelde discussie over verdergaand sturend parkeerbeleid zou in dit kader goed kunnen worden gevoerd. Het eerder genoemde provinciaal overleg hierbij wellicht ook een bepaalde rol kunnen vervullen.

Detailhandel.

U kiest voor bovenwijkse detailhandel als invulling van de Griffeweg en wil daarmee het detailhandelsbeleid voor de Oosterpoort, de binnenstad en het pvd-beleid niet verstoren. Wij vragen ons af wat u daar nu precies mee bedoelt. Is dat een functieniveau tussen binnenstad en wijkniveau in?

Tot slot

Voor het overige geeft het plan ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Overige opmerkingen zijn opgenomen in een bijlage.

Mamens de Commissie  
Bestemmingsplannen:

, voorzitter.

, secretaris.



Bijlage opmerkingen ontwerp-bestemmingsplan De Brink/De Meeuwen.

#### Verkeer te water

Het plan biedt ruimte voor 52 ligplaatsen voor woonschepen. De bepalingen hiervoor verschillen met die van de bestemmingsplannen Uniforme Voorschriften Openbaar Vaarwater (UVOV) en Oosterpoort. Zo is het dubbel afmeren in het plan de Oosterpoort verboden. De Brink/De Meeuwen heeft een dergelijke verbodsbepaling niet. In het plan Oosterpoort en De Brink/De Meeuwen wordt voor de bepaling van de hoogte alleen vanaf het peil gerekend en niet óók vanaf de kade. Er is niets voor loopplanken en bijboten geregeld. Tot slot zijn de overgangsbepalingen in het plan UVOV op een andere wijze bepaald. In het plan UVOV is het tijdstip van inwerkingtreding van de overgangsbepalingen vervroegd. Dat is bij de andere bestemmingplannen niet gebeurd.

Wij verzoeken u nog eens nader te bekijken of de regeling voor de woonboten in de verschillende plannen verder kan worden geuniformeerd.

Er zijn in dit gebied over het Winschoterdiep bruggen gepland. Hierdoor zullen een aantal ligplaatsen verdwijnen. Is nu al bekend om welke ligplaatsen het gaat? Moeten deze ligplaatsen worden wegbestemd en moet er dan geen regeling voor deze ligplaatsen in het plan te worden opgenomen?

#### Geluidmaatregelen

2.2.4.h Deze bepaling geeft aan dat een bouwwerk ten behoeve van de akoestische afscherming voor de nieuwbouw van maximaal 10 meter hoog is toegestaan. In principe zorgen de in het gebied geplande kantoren voor de noodzakelijke afscherming. In de voorschriften is de mogelijkheid opengelaten om daarvoor in de plaats een scherm neer te zetten. Dat is op zich geen probleem. Uit de bepaling volgt dat in dat geval een scherm van 10 meter hoog niet wordt uitgesloten. Een dergelijk scherm zal bij de omwonenden zeer waarschijnlijk op grote weerstanden stuiten. Naar de mening van het secretariaat ook terecht. Het ligt in deze veel meer voor de hand aansluiting te zoeken bij het scherm dat langs de rest van de Europaweg in het plangebied zal worden opgericht.

Wij verzoeken het één en ander nog nader te bekijken.

De voorschriften 2.1.2.3, 2.1.4 en 2.3.2 geven aan dat geluidwerende voorzieningen kunnen worden getroffen van 4,3 en 4 meter. Zijn deze verschillende maten bewust gekozen? Gaan de voorschriften over één en hetzelfde scherm?

De voor de woningen vastgestelde en nog vast te stellen waarden moeten worden gehaald. De gemeente spreekt over "het streven naar". Het secretariaat vindt dat te zwak uitgedrukt.

Uit de voorschriften (2.1.3.2 en 2.2.3) is gebleken dat de gemeente de maatregelen binnen redelijk termijn na het realiseren de woningbouw wil gaan uitvoeren. In principe dienen de maatregelen voor het afleveren van de woningen te zijn gerealiseerd. Is dit niet mogelijk, dan zal daar naar onze mening een goede motivatie aan ten grondslag moeten liggen. Tevens moet de termijn zijn aangegeven waarop de maatregelen dan wel zijn uitgevoerd. Uit het ontheffingsverzoek Wet geluidhinder, is gebleken dat de gemeente het scherm langs de Europaweg en de vervanging van asfalt door een geluidarm

asfalt voor de aflevering van de woningen zal hebben gerealiseerd. Op dit punt kan het plan in ieder geval worden aangepast.

#### Zonegrens

De zonegrens zoals deze is aangegeven op de plankaart, komt niet overeen met de vastgestelde geluidzone rond de industrieterreinen Groningen Zuid-Oost. Dit moet worden aangepast.

#### Begripsbepalingen

Ligplaats: ter verduidelijking zou bij deze omschrijving kunnen worden aangegeven bij wat de ligplaatsen zijn aangewezen: bij de Verordening Openbaar Vaarwater Woonboten

Bijgebouwen. In de voorschriften worden bepalingen opgenomen voor bijgebouwen. In artikel 1 dient een omschrijving van dit begrip te worden opgenomen. Een bruikbare beschrijving voor een bijgebouw is de volgende: een gebouw dat in bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw. Deze definitie is ten opzichte van "bestemmen met Beleid" aan de gangbare jurisprudentie aangepast.

In de beschrijving in hoofdlijnen worden een aantal onderdelen aangewezen als toetsingskader voor vrijstelling en nadere eisen. Is dit uitputtend of zijn er nog andere bepalingen die hiertoe dienen. Rubricering in toetsingskader, inspanningsverplichting en eventueel andere zaken kan helderheid verschaffen.

In voorschrift 2.1.5.3e wordt een vrijstellingsbepaling opgenomen voor het overschrijden van de toegestane hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijn de tot een hoogte van 5 meter. Is het de bedoeling dit ook voor erfafscheidingen te laten gelden?

Voorschrift 2.1.3.5d spreekt over open ruimtes in de bouwblokken langs de Europaweg. Het is niet duidelijk waar de open ruimtes in de in dit artikel genoemde woningblokken zijn. De ruimten worden niet op de plankaart aangegeven.

2.1.4 De bebouwingsvoorschriften voor schuurtjes ten behoeve van ligplaatsen vallen onder de voorschriften voor de bestemming woongebied. Een deel van de oever van het Winschoterdiep valt echter onder de bestemming dienstverlening. Onder de hierbij behorende voorschriften zijn geen bepalingen voor schuurtjes opgenomen.

Voorschrift 2.3.1 biedt de mogelijkheid bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een maximum hoogte van 10 meter binnen de bestemming wegverkeer op te richten. Deze hoogte zal in de nabije toekomst niet voldoende zijn, aangezien voorzien wordt dat op tenijn lichtmasten van 15 meter worden geplaatst. Om te voorkomen dat regelmatig vrijstelling moet worden verleend van dit voorschrift, wordt door Rijkswaterstaat verzocht de maximale hoogte te wijzigen in 15 meter.



# WATERSCHAP EEMSZIJLVEST

Waterschapsluis:  
Westersingel 66, Appingedam  
Postadres:  
Postbus 300 - 9900 AH Appingedam  
Tel. 0596-654222  
Fax 0596-628244  
Postrekeningnr. 48 76 117  
Bankrekeningnr. 63.67.50.345

De Gemeente Groningen  
Dienst Ruimtelijke Ordening en  
Economische Zaken

Postbus 7.081

9701 JB GRONINGEN

onze brief van :  
ons kenmerk : 96.0510 DS/LPL

Appingedam,

12 JULI 1996

Onderwerp :  
ontwerp bestemmingsplan  
"De Brink/De Meeuwen"

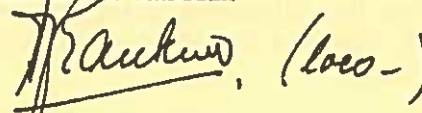
Geachte heer of mevrouw,

Hierbij delen wij u mede, dat het grondgebied van bovenvermeld plan niet binnen het beheers-  
gebied van Eemszijlvest ligt, maar in dat van het waterschap Hunze en Aa.  
Wij hebben het plan inmiddels doorgestuurd naar voornoemd waterschap.

Gecommitteerden uit het Hoofdbestuur  
van het waterschap EEMSZIJLVEST,

,voorzitter

prof. mr. A. van Hall

, secretaris  
mr. ing. H. Th. Wolven



# Waterschap Hunze en Aa

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Groningen  
Postbus 7081  
9701 JB GRONINGEN

Annerweg 32  
9471 KV Zuidlaren  
Postbus 95  
9470 AB Zuidlaren  
Tel (050) 402 28 00  
Fax (050) 409 04 07

Datum  
1 augustus 1996  
Bijlage(n)

Ons kenmerk  
16561500.96  
Uw brief  
2 juli 1996

Behandeld door  
Mw. H.L. Bosman  
Doorkiesnummer  
050-4022865

DIENST RO / EZ		
REG. NR. RO 96.1956.20		
INGEK. - 5 AUG. 1996		
DOSS. NR. -1.31.212 U358		
Kopie gestuurd aan:		
Dir	Afd	Paraaf
	SW/R	T

Onderwerp  
ontwerp bestemmingsplan "De Brink/  
De Meeuwen"

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het door u aan ons toegezonden ontwerp bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen", kenmerk RO96.188305. Wij willen hierbij van de gelegenheid gebruik maken om op uw plan te reageren.

Inhoudelijk hebben wij geen opmerkingen. Wel zouden wij erop willen aandringen om een zogenaamde "natte paragraaf" in uw bestemmingsplan op te nemen, ten einde een beter inzicht te krijgen in de huidige en te ontwikkelen waterhuishoudkundige situatie. In het bestemmingsplan wordt niet duidelijk hoe het één en ander met betrekking tot de waterafvoer voor het plangebied geregeld wordt. Zodra het bestemmingsplan, met betrekking tot de ontwatering van het plangebied, aan een nadere detaillering wordt onderworpen, is overleg met ons waterschap dan ook zeker gewenst.

Zowel vanuit het concept voor de vierde Nota waterhuishouding als in voorbeelden van bestemmingsplannen wordt er op de nut van een zogenaamde "natte paragraaf" in bestemmingsplannen gewezen. Wij onderschrijven deze mening van harte.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van  
het waterschap Hunze en Aa

H. Buiten,  
Voorzitter.

H. Meijwaard,  
wnd secretaris.

Nederlandse  
Waterschapsbank N.V.  
6367.53.689  
Postbank 6990860

EDON

Winschoterdiep 50  
Postbus 1700 - 9701 BS Groningen  
Telefoon 050 - 318 51 18  
Telefax 050 - 312 10 91

NV EDON Noord

RO/EZ, Stadsontwikkeling  
Afdeling Juridische Zaken  
Postbus 7081  
9701 JB GRONINGEN



DIENST RO / E		
REG. NR. <i>RU 96 191275</i>		
INREK. 15 JULI 1996		
ROES. NR. <i>-1.731.212 U 358</i>		
Kopie gez. aan:		
DF	Ald.	Paraaf
<i>Faber</i>	<i>5B WJK</i>	<i>TF</i>

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Van

Datum

EC96.E4996/FRI/gbl

PROJ/F. Rieff  
3172458

11 juli 1996

Bijlagen  
geen

Onderwerp  
ontwerp-bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen"

Mijnheer/Mevrouw,

Verwijzend naar uw schrijven, betreffende ontwerp-bestemmingsplan De Brink/De Meeuwen, kunnen wij u het volgende berichten.

In het door u afgekaderd gebied zijn reeds in overleg met de afdeling PWG van uw gemeente tracé-afspraken voor de nieuwbouw gemaakt.  
Verder ligt er in het gebied bestaande infrastructuur.

Hopende u hiermede voldoende te hebben ingelicht en zien wij met belangstelling uw berichten tegemoet.

Hoogachtend,

*i.o.*

*L.S.R. Venema*  
Chef Projecten





N.V. Waterleidingmaatschappij  
 voor de provincie Groningen  
 Postbus 24  
 9700 AA Groningen  
 Bezoekadres: Phebensstraat 1  
 Tel. (050) 318 23 11\*  
 Fax (050) 312 25 34  
 BNG 28.50.10.565

Gemeente Groningen  
 Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken  
 Postbus 7081  
 9701 JB Groningen

Behandeld door  
 Nijveen

Doorkiesnummer  
 3657 661

Uw brief d.d. / Kenmerk  
 2-7-96 / RO 96.188305

Onderwerp: Bestemmingsplannen  
 Bijlage(n):  
 Groningen, 11-07-1996  
 Nummer: 96.188305

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief delen wij u mee dat het ontwerp bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen" ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen omdat dit plan geheel binnen het voorzieningsgebied van het Gemeentelijk Waterleidingbedrijf ligt.

Hoogachtend,  
 N.V. Waterleidingmaatschappij  
 voor de provincie Groningen,

Mr. F.J.J. van Slooten,  
 techn. adj. directeur.

DIENST RO / EZ		
REG. NR. RO 96.191282		
INGEK. 15 JULI 1996		
DOSS. NR. -1.731.212 U 358		
Kopie gez. aan:		
Df.	Afd.	Paraaf
Faber	SBW JZ	[Handwritten Signature]

N.V. Nederlandse Gasunie



Het college van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Groningen  
Postbus 7081  
9701 JB GRONINGEN

Postbus 162  
7400 AD Deventer  
Zutphenseweg 51023  
Telefoon 05700-96911  
Telefax 05700-96411  
BTW-nummer NL007239348801  
Handelsregister Groningen 29700

VERZONDEN 1 2 JULI 1996

Ons kenmerk: TN/NG 96.937  
Uw kenmerk : R096.188305

Datum: 10 juli 1996  
Doorkiesnr.: 0570-696209

Onderwerp: Bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen"

Geacht college,

Naar aanleiding van uw brief van 2 juli 1996, waarmee u ons bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 BRO deed toekomen, delen wij u mede dat bij het ontwerp geen belangen van onze maatschappij zijn betrokken.

Het bestemmingsplan retourneren wij hierbij.

Hoogachtend,

Mw. G. Nijhoff-van Vliet

Bijlage : als genoemd

DIENST RO / EZ		
REG. NR. R096.191283		
INGEK. 15 JULI 1996		
DOSS. NR. -1.731.212 U 358		
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraaf
Faber	JZ	H

Aan

Het College van Burgemeester en Wethouders  
 van de gemeente Groningen  
 Postbus 7081  
 9701 JB GRONINGEN

uw brief 2 juli 1996  
 uw kenmerk RO96.188305  
 ons nummer 96040061  
 datum 8 juli 1996  
 betreft Bestemmingsplan  
 ondw.nr. 09/96/11-6-2

DIENST RO / EZ		
REG. NR. RO 96.189922		
INGEK. 9 JULI 1996		
DOORG. NR. -1.731.212 U 358		
Kopie van 202. 2022		
Pla.	Ald.	Paraaf
Faber	OBW JZ	JZ

In antwoord op uw brief van 2 juli 1996, bericht ik uw College dat het ontwerp-bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen" mij geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Het bestemmingsplan doe ik u hierbij weer toekomen, met dank voor de toezending.

De Eerstaanwezend Ingenieur  
 Directeur Noord-Oost Nederland  
 Voor deze:  
 Het Hoofd Afdeling Beheer,  
 Ruimtelijke Ordening en Milieu

Drs. A. NOORMAN

adres  
 Blankenstein 550,  
 7943 PM MEPPEL  
 postadres  
 Postbus 177,  
 7940 AD MEPPEL  
 telefoon  
 0522-23 62 00  
 telefax  
 0522-23 63 99

bijlagen -1-

doorkiesnummer (236)257

behandelaar H. Veldman

BIJLAGE ONTHEFFING WET GELUIDHINDER

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

Afdeling Juridische Zaken  
telefoon (050) 367 2079

Bezoekadres  
Gedempte Zuiderdiep 98

Aan het College van Gedeputeerde Staten  
van de provincie Groningen  
Postbus 630  
9700 AP GRONINGEN

Postadres  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen  
Telefoon (050) 3679111  
Fax (050) 3673094

Datum : 7 mei 1996      Bijlage(n): div.      Kenmerk: RO96.16945  
Onderwerp: Ontheffing Wet geluidhinder woningbouw "De Meeuwen"

Geachte heer/mevrouw,

In het kader van de Wet geluidhinder hoofdstuk V, afdeling 1 (zones rond industrieterreinen) en hoofdstuk VI, afdeling 2 (zones langs wegen), verzoeken wij u - overeenkomstig het bepaalde in de artt. 46-51 en 82-86 van deze wet - een hogere toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen voor een nieuw woningbouwproject in het plangebied "De Brink/De Meeuwen". Genoemd woningbouwproject is vervat in twee bouwaanvragen, ingekomen d.d. 8 december 1995 onder nr. 9501389 (49 woningen) resp. onder nr. 9501390 (51 woningen), waarvoor bij brief van heden, kenmerk RO96.62854, bij u een verklaring van geen bezwaar is aangevraagd.

### Ontwikkelingen in het plangebied.

Genoemd woningbouwproject maakt deel uit van de planontwikkeling van het gebied "De Brink/De Meeuwen". Dit gebied vormt het oostelijke deel van het stedenbouwkundig plan "Zone Verbindingskanaal Cultuurcentrum tot Europaweg". Voor dit oostelijke deel wordt momenteel het bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen" voorbereid. Bij brief nr. 95/08681, RRG, ingekomen d.d. 30 juni 1995, heeft de Commissie Bestemmingsplannen verklaard met de hoofdlijnen van de planontwikkeling van het gebied "De Brink/De Meeuwen" te kunnen instemmen. Voor het westelijke deel van genoemd stedenbouwkundig plan - d.i. het gebied ten westen van het Oude Winschoterdiep - is in eerder stadium de bestemmingsplanprocedure opgestart en inmiddels afgerond (bestemmingsplan "Kop Oosterpoort").

Het plangebied "De Brink/De Meeuwen" ligt als een schil tegen de zuidoostkant van de binnenstad aan en wordt begrensd door Oosterhaven, Europaweg, Weg der Verenigde Naties (Zuidelijke Ringweg) en Oude Winschoterdiep. De Europaweg en de Weg der Verenigde Naties komen samen aan de zuidoostpunt van het plangebied. Deze wegen maken deel uit van de stedelijke in- en uitvalroutes en van het landelijke en internationale hoofdwegenet.

Dwars door het gebied loopt het kort geleden geopende Griffetracé; dit oost-west

gesitueerde tracé vormt de rechtstreekse ontsluiting van het intensiveringsgebied Verbindingskanaalzone op de Europaweg.

De nieuwe woningbouw kan worden beschouwd als een uitvoeringsplan in het kader van de stadsvernieuwing in Groningen ter verdichting van de stedenbouwkundige structuur ("inbreiding") en versterking van de woonfunctie.

Het nieuwbouwproject is de eerste fase ter verbetering van de oude situatie, die gekenmerkt werd door oudere (bedrijfs-)bebouwing zonder enige stedenbouwkundige structuur.

De woningen waarvoor ontheffing wordt gevraagd vervullen door de gekozen situering en bouwvorm tevens een doelmatige akoestische afscherming voor andere woningen in het plangebied.

### Industrielawaai

Voor het industrieterrein Groningen Zuidoost is bij Koninklijk Besluit in februari 1992 een zone vastgesteld. Onderhavig woningbouwproject is binnen deze zone gelegen.

Voorts is uit berekeningen gebleken, dat de lokatie waar de woningbouw is geprojecteerd onder de invloedssfeer van een tweetal bedrijven ten oosten van de Europaweg valt. Het gaat hier om de bedrijven Rentex en Norplast, waarvan de vergunde bronsterkte van de bedrijven Rentex en Norplast te hoog bleek door te ruime vergunningvoorwaarden. Inmiddels is de vergunde geluidsruimte voor deze bedrijven aangepast, waardoor de 50 dB(A) contourlijn als gevolg van deze bedrijven momenteel geheel buiten het plangebied ligt.

Van de Eponcentral<sup>ts</sup> blijven enkele onderdelen in gebruik; voor de overige vrijkomende bestemmingen is een maximale toekomstige geluidruimte vastgelegd, die is gebaseerd op de aanwezigheid van het nieuwe woongebied en de bestaande woonbebouwing in de directe omgeving van de centrale (H.L. Wichersstraat). Ten aanzien van genoemde bestaande bebouwing is een geluidsnivo van niet meer dan 55 dB(A) op de gevel toegestaan.

Er is rekening gehouden met afscherming door de bestaande kantoren langs de Europaweg.

Ten zuiden van onderhavig woningbouwproject bevindt zich het bedrijf Presto Verfindustrie BV. Dit bedrijf behoort tot de categorie verf-, lak- en vernisfabrieken.

Volgens de aan het bedrijf verleende milieuvergunning mag het door het bedrijf veroorzaakte equivalente geluidsnivo, op enig punt op de terreingrens op 5 meter hoogte niet meer zijn dan 55 dB(A) in de periode tussen 7.00 en 19.00 uur.

Aan de gevel van de geplande woningen dient aan minimaal 50 dB(A) te worden voldaan.

De milieuvergunning van Presto behoeft door de bovenstaande bepalingen geen belemmering te zijn voor de bouw van de geplande woningen op 50 meter ten noorden van de terreingrens.

Blijkens bijgaand akoestisch rapport ondervinden de geprojecteerde woningen als gevolg van de aanwezigheid van andere dan bovengenoemde inrichtingen in de omgeving van het plangebied een geluidsbelasting van maximaal 55 dB(A). Voor deze woningen moet dus ontheffing worden gevraagd.

### Procedure

Het voornemen om ontheffing aan te vragen is op 10 april 1996 in De Groninger Gezinsbode gepubliceerd. Het ontwerp-ontheffingsverzoek heeft met ingang van 11 april 1996 gedurende twee weken ter inzage gelegen bij de infobalie van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de gemeente Groningen. Voorts is in het kader van de Wet geluidhinder een hoorzitting belegd op 16 april 1996. Op de hoorzitting is niemand verschenen. Wel zijn bij brief van 22 april 1996 bedenkingen ingediend door Boekel de Nerée, advocaten, namens Presto Verfindustrie B.V. en Presto Vastgoed B.V. te Groningen. Genoemde brief is op 23 april 1996 ingekomen en derhalve tijdig ingediend. De, daarin genoemde bedenkingen zijn gelijklopend aan die welke tegen bovengenoemde bouwplannen zijn ingediend. Deze bedenkingen hebben betrekking op procedurele en inhoudelijke aspecten van de planontwikkeling in het gebied "De Meeuwen". Door bezwaarden zijn de volgende bedenkingen naar voren gebracht:

1. Beperkingen van de bedrijfsuitoefening.
  - \* Het bedrijf moet worden aangemerkt als een categorie 4-inrichting in de zin van de brochure "Bedrijven en milieuzonering". Op grond daarvan geldt t.a.v. geur een minimale afstand van 300 m. tot woonbebouwing en t.a.v. geluid een minimale afstand van 200 m.
  - \* Het gaat hier om een totale verandering van de bestemming van een industriegebied, waarin nog bedrijven gevestigd zijn. Deze mag niet gefaseerd via art. 19 WRO geschieden; hiervoor is een integrale belangenafweging in het kader van een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk. Het gaat hier om per definitie conflicterende belangen.
2. Door de gemeente is tot nu toe niet aangegeven welke urgentie er bestaat om, vooruitlopend op een bestemmingsplan, thans de woningbouw via art. 19 WRO te realiseren.

Voor wat de aangevoerde bedenkingen betreft willen wij graag het volgende opmerken:



## ad 1. Beperking bedrijfsuitoefening.

- \* De brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG moet worden beschouwd als een algemene richtlijn voor het opstellen van bestemmingsplannen. De daarin genoemde afstand van 300 m. en 200 m. voor resp. geur en geluid is geen vaste norm, doch dient te worden beschouwd als de begrenzing van de zone waarbinnen in voorkomend geval een afweging dient te worden gemaakt t.a.v. de toelaatbaarheid van terzake gevoelige functies.

T.a.v. van de geuremissies en de uitstoot organische stoffen verwijzen wij naar het rapport van Tauw Milieu inzake het in opdracht van de gemeente in juni 1994 uitgevoerde onderzoek naar de emissies van het bedrijf van bezwaarde. Hieruit blijkt dat de geurkontour van 1 g.e./m<sup>3</sup> voor het 98percentiel op 50 m. afstand van het emissiepunt is gelegen. Deze contour valt ongeveer samen met de terreingrens van het bedrijf van bezwaarde. De geprojecteerde woningbouw bevindt zich op ca. 50 m. ten noorden van deze terreingrens.

De concentratie aan vluchtige organische stoffen ligt beneden het achtergrondnivo.

In de milieuvergunning is als voorwaarde gesteld dat tot op 75 m. vanaf het emissiepunt geen woonbebouwing aanwezig mag zijn. Gelet op het vorenstaande wordt hieraan ruimschoots voldaan.

Voor wat geluid betreft is in de milieuvergunning de voorwaarde opgenomen dat ter plaatse van de terreingrens het geluidnivo niet meer dan 55 dB(A) mag zijn.

Uit het vorenstaande moge blijken dat de buiten de terreingrens van het bedrijf van bezwaarde geprojecteerde woningbouw geen belemmering vormt voor de uitoefening van dat bedrijf.

De overige onder 1 en 2 genoemde bedenkingen betreffen specifieke ruimtelijke ordeningsaspecten waarvan de behandeling in ons verzoek om een verklaring van geen bezwaar betreffende beide bovengenoemde bouwplannen aan de orde zal komen.

Voorts zijn bij brief van 24 april 1996 bedenkingen ingediend door A. Dekinga en A. Koolhaas, wonende Winschoterdiep O.Z. 1020, en H. Tholen en T. Oosterbaan, wonende Winschoterdiep O.Z. 1016 te Groningen. Genoemde brief is op 25 april 1996 afgegeven bij de Bestuursdienst en derhalve buiten de termijn ingediend. Bezwaarden zijn derhalve niet ontvankelijk.

Hoewel genoemde bedenkingen, gezien het vorenstaande, buiten behandeling kunnen blijven zal ten overvloede hierop even kort worden ingegaan. De bedenkingen richten zich tegen (verkort weergegeven):

- a. Het ontbreken van de geluidsgegevens betreffende Europaweg, Weg der Verenigde Naties en nieuwe Griffetracé, terwijl de bijdrage tengevolge van deze wegen aan het totale geluidsnivo aanzienlijk is.

- b. Het uitgangspunt dat de (sociale) woningbouw als geluidsscherm moeten dienen voor de daarachter gelegen (duurdere) koopwoningen.
- c. Het feit, dat bij de berekening is uitgegaan van verleende vergunningen en fiktieve geluidsbronnen, terwijl de praktijk leert dat de geluidsbelasting in de praktijk vaak niet overeenkomt met vergunningen.

Ten aanzien van genoemde bedenkingen kan het volgende worden opgemerkt. Uit de onder a en b genoemde bedenkingen kan worden afgeleid, dat deze zich richten tegen het wegverkeerslawaaï. Ten aanzien daarvan heeft het betreffende ontheffingsverzoek in de maand februari van dit jaar reeds ter inzage gelegen met de mogelijkheid om daartegen bedenkingen in te dienen.

De onderhavige ontheffingsaanvraag behelst uitsluitend industrielawaai. Wegverkeerslawaaï wordt hieronder niet begrepen. De Wet geluidhinder biedt geen aanknopingspunten voor het standpunt dat rekening moet worden gehouden met een kumulatie van beide.

Uit onderhavig ontheffingsverzoek en daarbij behorend akoestisch rapport kan voorts niet worden afgeleid dat de door bezwaarden genoemde woningen ten aanzien van industrielawaai een afschermende functie ten opzichte van andere woningen moeten vervullen.

De onder c genoemde bedenkingen betreffen naar onze mening handhavingsaspecten.

### Wegverkeerslawaaï

#### Overzicht van de wegen ten aanzien waarvan ontheffing wordt verzocht.

In het navolgende overzicht worden de wegen beschreven die aanleiding geven tot het ontheffingsverzoek. Voorts wordt het aantal woningen aangegeven, waarvoor ontheffing wordt gevraagd. Over het hiernavolgende heeft konform het verzoek van de Commissie Bestemmingsplannen vorig jaar op ambtelijk nivo intensief overleg plaats gehad.

#### Europaweg

De Europaweg is de belangrijkste aanvoerroute voor het oostelijke deel van de stad. Het belang wordt nog vergroot door de functies detailhandel en dienstverlening die langs en in de nabijheid van de Europaweg zijn gepland. De verwachte intensiteit in 2005/2006 zal daardoor 44.000 mvt/etm. bedragen. De eerste-lijns bebouwing (bouwaanvraag nr. 9501389) is gelegen op 38 tot 100 meter uit de weg.

De maximaal toegestane grenswaarde voor deze binnenstedelijke weg bedraagt 65 dB(A), de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A).

De volgende geluidreducerende maatregelen worden toegepast om het nivo aan de gevel te verlagen.

**Aan de bron:**

Reductie snelheid tot 50 km en het aanbrengen van "stil asfalt" in de vorm van Twin-lay (2-laags zoab) met een reductie van 3,8 dB(A). Het grootste effect van dit asfalt wordt verkregen vanaf het kruispunt Europaweg-Griffetracé in zuidelijke richting tot de eerste geprojecteerde kantoorbebouwing in het plangebied.

**In het overdrachtsgebied:**

Vanaf het kruispunt Europaweg-Griffetracé wordt in zuidelijke richting tot de eerste geprojecteerde kantoorbebouwing tussen de parallelweg langs de Europaweg en de woningen een geluidswal van 2 meter hoog met een scherpe tophoek aangelegd. Deze wal wordt ter hoogte van de uiterste noordpunt van de eerstelijnsbebouwing onderbroken ten behoeve van genoemde parallelweg en ter hoogte van het eerste kantoorgebouw voor een inrit ten behoeve van de kantoorbebouwing. In het ontwerp-bestemmingsplan zal een regeling m.b.t. de aanleg van de geluidswal en de minimale bouwhoogte van de kantoren worden opgenomen.

De woningen in de eerstelijnsbebouwing ondervinden een geluidbelasting van 51 tot 60 dB(A), afhankelijk van bouwblok en verdiepingshoogte. Ontheffing wordt gevraagd van 1 tot 10 dB(A) voor in totaal 49 woningen. In bijlage 1 zijn de geluidnivo's per waarneempunt en verdiepingshoogte aangegeven.

De tweedelijnsbebouwing (bouwaanvraag nr. 9501390) wordt voldoende afgeschermd door de eerstelijnsbebouwing; het geluidsnivo blijft onder de 50 dB(A), zodat voor deze woningen voor wat de Europaweg betreft geen ontheffing noodzakelijk is.

**De Zuidelijke Ringweg.**

Een deel van de woonbebouwing van het onderhavige woningbouwproject valt binnen de invloedssfeer van de Zuidelijke Ringweg (hierna te noemen ZRW); hiervoor geldt een maximaal toegestane grenswaarde van 55 dB(A). De verkeersintensiteit zal in het huidige profiel in 2005 ongeveer 72000 mvt/etm. bedragen.

De woningen zullen worden afgeschermd door bestaande en geprojecteerde kantoorgebouwen en de twee geprojecteerde woningblokken tussen deze woningen en genoemde kantoorgebouwen. De kantoorbebouwing en de geprojecteerde woningblokken zullen in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen. Gezien de eigendomssituatie van de betreffende gronden is met de eventuele afschermdende werking van genoemde bebouwing in het kader van onderhavig ontheffingsverzoek geen rekening gehouden.

Er ondervinden dan maximaal 40 woningen door de ZRW een geluidbelasting van 50 tot 55 dB(A); een ontheffing met maximaal 5 dB(A) is noodzakelijk.

Gevraagd wordt ontheffing voor totaal 40 woningen.

Bij realisering van het bestemmingsplan, dwz. indien de geprojecteerde kantoorbouw en woningblokken te zijner tijd gerealiseerd worden, zal een kleiner aantal woningen (ca. 20 woningen) van onderhavig bouwproject een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) ondervinden.  
In bijlage 2 zijn de geluidnivo's en aantallen woningen aangegeven.

### Griffetracé

Het Griffetracé fungeert als route van/naar de Verbindingskanaalzone en het zuidelijk deel van de binnenstad. Door de omlegging van het zuid-oostelijke deel van de Diepenringroute wordt deze functie belangrijker.

De toekomstige intensiteit zal naar verwachting op het gedeelte tussen de Griffibrug en de Europaweg ongeveer 20200 mvt/etm. bedragen.

De maximaal toegestane grenswaarde in deze situatie bij een "nieuwe weg" en "nieuwe woningen" bedraagt 60 dB(A).

Een aantal woningen van de onderhavige bouwplannen ondervindt een geluidsbelasting van 52 tot maximaal 57 dB(A); een ontheffing van maximaal 7 dB(A) is noodzakelijk.

Er wordt ontheffing gevraagd voor totaal 20 woningen.

Bij de ontheffingsaanvraag is met de berekeningen nog geen rekening gehouden met de toepassing van dicht asfaltbeton dat ca. 1 dB(A) extra reductie oplevert.

In bijlage 3 zijn de geluidnivo's van de diverse woonblokken in samenhang met de plankaart aangegeven.

### Procedure

Het voornemen om ontheffing aan te vragen is op 7 februari 1996 in De Groninger Gezinsbode gepubliceerd. Het ontwerp-ontheffingsverzoek heeft met ingang van 8 februari 1996 gedurende twee weken ter inzage gelegen bij de infobalie van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de gemeente Groningen. Voorts is in het kader van de Wet geluidhinder een hoorzitting belegd op 14 februari 1996. Deze hoorzitting is door één persoon bezocht die geen bedenkingen tegen het ontwerp-ontheffingsverzoek had. Voor bijzonderheden verwijzen wij naar bijgaand besprekingsverslag.

Tegen het ontwerp-ontheffingsverzoek wegverkeerslawaaï zijn geen bedenkingen ingediend.

**Verzoek**

Wij verzoeken u ons verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarden voor wat industrielawaai en wegverkeerslawaai betreft in behandeling te nemen en de gevraagde ontheffingen te verlenen.

Hoogachtend,  
namens Burgemeester en Wethouders,  
de algemeen directeur,  
namens deze,  
de directeur Stadsontwikkeling,  
Bouwen en Wonen,

  
N. Verdonk

**BIJLAGEN**

- A. Kopie akoestisch onderzoek industrielawaai (2x)
- B. Kopie publicatie (2x)
- C. Kopie bedenkingen (2x)
- D. Kopie akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (2x)
- E. Kopie publicatie (2x)
- F. Overzichtstekening (2x)
- G. Bijlagen Wegverkeerslawaai (2x)
- H. Verslag hoorzitting (2x)

## Bijlage 1

Geluidnivo's 1e lijns bebouwing woningen langs Europaweg met toepassing van:

a. Twin-lay tot eerste kantoorgebouw.

b. Een geluidswal van 2 meter hoog met een scherpe tophoek.

Rekening is gehouden met 3 kantoorgebouwen (geprojekteerd) langs de Europaweg met een minimale hoogte van resp. 2, 4 en 6 bouwlagen.

wrmpt	WAARNEEMHOOGTE		
	1,5 m	4,5 m	7,5 m
53	53 dB(A)	59 dB(A)	60 dB(A)
54	51	58	60
55	51	57	58
56	51	56	58
57	51	55	57
58	51	54	56
59	52	54	56
60	52	55	56

\*\* Geluidnivo's in dB(A), etmaalwaarde inclusief art. 103.

## Bijlage 2

Van het onderhavige woningbouwproject ondervinden alleen de blokken W2, W3, W8 en W9 een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) ten gevolge van de Zuidelijke Ringweg. Het maximale geluidsnivo is 55 dB(A). Gezien de eigendoms-situatie is hierbij is geen rekening gehouden met de afschermdende werking van de geprojecteerde woonblokken W1 en W7 en de geprojecteerde kantoorbebouwing K4 t/m K7.

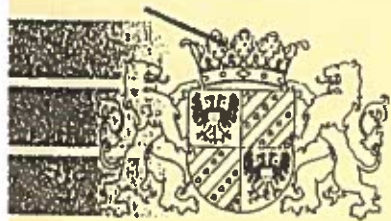
In de geluidsnivo's die aangegeven staan in tabel 1 van de notitie van DGMR zijn de effecten van afscherming door bestaande en geprojecteerde woon- en kantoor-bouwing wel verwerkt.

Bijlage 3.

Geluidnivo's woningen in de 1e en 2e lijnsbebouwing t.g.v. het Griffetracé (zie bijgaande berekeningen).

Van de woningen die deel uitmaken van genoemde bouwplannen liggen de meest noordelijke op een afstand van minimaal 68 m. van de Griffeweg. Het geluidsnivo op de gevel daarvan bedraagt ca. 57 dB(A); hierbij is geen rekening gehouden met afschermende bebouwing tussen deze woningen en het Griffetracé.





# provincie groningen

provinciaal bestuur  
van groningen

Martinikerkhof 12  
Alg. tel.nr. 050-3164911

Postbus 610  
9700 AP Groningen  
Fax 050-3164933  
Correspondentie uitsluitend richten aan  
het postadres

Aan burgemeester en wethouders  
van de gemeente Groningen  
p/a Dienst RO/EZ  
T.a.v. de heer J. Leuvenkamp  
Postbus 7081  
9701 JB GRONINGEN

Nr. 96/7602a/25, RRB.

Groningen, 26 JUNI 1996

Behandeld door: C.A.W. Bouwense  
Telefoonnummer: 050-3164358

Bijlage(n) : 2

Antwoord op: Uw brief van 9 mei 1996,  
kenmerk R096.16945.

Onderwerp : Vaststelling hogere  
grenswaarde verkeers- en  
industrielawaai t.b.v. de  
bouw van woningen in het gebied "De Meeuwen".

DIENST RO/EZ	
REG. NR.	R096.106291
INGEK.	26 JUNI 1996
DOSS.	-1733-71
Naam	
Ch.	

EBW SBW 32

Geacht college,

Bijgaand doen wij u toekomen een afschrift van ons besluit van  
18 juni 1996, nr. 7602/25, RRB, betreffende bovenvermeld onderwerp,  
alsmede een bijbehorende legesnota.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten der  
provincie Groningen.

, voorzitter.

, griffier.

Groningen, 18 juni 1996.  
Nr. 96/7602/25, RRB.



GEDEPUTEERDE STATEN DER PROVINCIE GRONINGEN

Verzonden:

26 JUNI 1996

Op 9 mei 1996 hebben wij van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen (hierna genoemd B&W) een brief ontvangen, waarin wordt verzocht een hogere grenswaarde vast te stellen dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevels van 100 nieuw te bouwen woningen in het gebied De Meeuwen.

Voor in totaal 100 woningen worden hogere grenswaarden aangevraagd. De woningen zijn gelegen in het verlengde van de Europaweg in twee rijen. Per rij zijn de woningen onderverdeeld in 5 blokken. Bij nadere bestudering van het verzoek om ontheffing wegverkeerslawaai en de daarbij behorende stukken is gebleken dat voor een te groot aantal woningen een ontheffing is aangevraagd. Tevens is gebleken dat voor een tweetal woningen een te hoge grenswaarde wordt aangevraagd.

De woningen zijn gelegen in een geluidszone als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) langs de Europaweg, Zuidelijke Ringweg en Griffetracé en zijn gelegen in stedelijk gebied. Er is een ontheffingsgrond aanwezig voor de toepassing van artikel 83 Wgh aangezien de woningen door de gekozen situering en bouwvorm een akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen.

De woningen zijn tevens gelegen in de geluidszone rond de industrieterreinen Groningen Zuid-Oost als bedoeld in artikel 41 van de Wgh. Er is een ontheffingsgrond voor de toepassing van artikel 47 van de Wgh aanwezig, aangezien het referentieniveau ter plaatse van de uitwendige scheidings-constructie van de woningen waarvoor de hogere waarde wordt verzocht hoger dan of gelijk is aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein. Tevens is de ligging van de geluidsbronnen op het betrokken industrieterrein zodanig dat de geluidsbelasting vanwege dit industrieterrein en vanwege andere geluidsbronnen van tenminste één uitwendige scheidingsconstructie van elk van de woningen lager is dan of gelijk aan 50 dB(A).

Om de vast te stellen grenswaarden te kunnen waarborgen is het noodzakelijk met betrekking tot de Europaweg maatregelen te treffen. B&W hebben aangegeven het asfalt van de Europaweg tot het eerste kantoorgebouw te zullen vervangen door geluidarm Twin-lay. Tevens zal langs de Europaweg vanaf het Griffetracé tot aan het eerste geplande kantoorgebouw een geluidscherm worden geplaatst van circa 220 meter lang en 2 meter hoog met een scherpe tophoek. De vervanging van het asfalt vindt plaats in juni 1996. Het scherm zal worden gerealiseerd in het kader van het woonrijp maken van het woongebied in de periode maart tot juli 1997, voordat de eerste woningen worden opgeleverd.

Procedure.

Het verzoek wegverkeers- en industrielawaai houdt verband met de toepassing van art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Het

ontwerp-ontheffingsverzoek wegverkeerslawaaï heeft gedurende twee weken vanaf 8 februari 1996 ter inzage gelegen. Op 14 februari 1996 is een openbare hoorzitting gehouden. Er zijn zowel tijdens de hoorzitting als schriftelijk binnen de periode van ter inzage legging geen bedenkingen ingediend.

Het ontwerp-ontheffingsverzoek industrielawaai heeft vanaf 11 april 1996 gedurende 2 weken ter inzage gelegen. Op 16 april 1996 is een openbare hoorzitting gehouden. Op de hoorzitting is niemand verschenen.

Op ons verzoek heeft de gemeente bij brief van 12 juni 1996, kenmerk RO96.86075, aanvullende informatie over de te treffen maatregelen en berekeningen hogere grenswaarden A7 toegezonden. Deze gegevens hebben niet ter inzage gelegen, maar naar onze mening zijn hiermee geen belangen geschaad van betrokkenen.

Het onderhavige verzoek tot ontheffing, de daarbij behorende bijlagen en de aanvulling voldoen aan de gestelde eisen in de Wgh en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

#### Bezwaren

Bij brief van 24 april 1996 zijn bedenkingen ingediend tegen het verzoek tot ontheffing industrielawaai door A. Dekinga en A. Koolhaas, wonende aan het Winschoterdiep O.Z. 1020, en H. Tholen en T. Oosterbaan, wonende Winschoterdiep O.Z. 1016 te Groningen. De brief is op 25 april 1996 door B&W de dag na de termijn van terinzagelegging ontvangen. Wij hebben gemeend ondanks de termijnoverschrijding toch in te moeten gaan op de bezwaren.

De bezwaren komen neer op het volgende:

1. Er zijn bij het verzoek om ontheffing geen geluidgegevens wegverkeerslawaaï aanwezig, terwijl de bijdrage van het verkeer groot is en zeker meer dan 55 dB(A) zal bedragen.
2. Het is niet terecht dat de sociale woningbouw als geluidsscherm moet dienen voor de daarachtergelegen (duurdere) koopwoningen.
3. Bij de berekening wordt uitgegaan van de verleende vergunningen en fictieve geluidsbronnen, terwijl de praktijk leert dat de geluidsbelasting vaak niet overeenkomt met de vergunningen.

Op 22 april heeft mevrouw E.H. Swaab van Boekel De Nerée, namens Presto verfindustrie B.V. en Presto vastgoed B.V. (hierna genoemd Presto) schriftelijke bedenkingen geuit tegen het verzoek tot ontheffing industrielawaai.

Gelijkkluidende bedenkingen zijn ingediend in een eerder stadium tegen het verzoek om een verklaring van geen bezwaar voor het bouwrijp maken van het plangebied De Meeuwen. Op 1 mei 1996 hebben wij de verklaring van geen bezwaar afgegeven. Hierbij zijn wij ingegaan op de bezwaren van Presto.

De bezwaren van Presto komen neer op het volgende.

1. Door B&W is tot nu toe niet aangegeven welke urgentie er bestaat om, vooruitlopend op een bestemmingsplan, nu de woningbouw via artikel 19 Wet op de ruimtelijke ordening te realiseren.
2. Presto is van mening dat zij door het bestemmen van het terrein voor woningbouw in haar bedrijfsvoering zal worden belemmerd. Daarbij verwijst zij naar de in de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" aangegeven afstanden tot woonbebouwing.

Naar aanleiding van de bedenkingen merken wij het volgende op.

Bezwaren van bewoners Winschoterdiep O.Z.

1. De bedenkingen zijn geuit tegen het ontheffingsverzoek industrielawaai. In februari 1996 heeft een ontwerp-ontheffingsverzoek wegverkeerslawaai ter inzage gelegen met de daarbij behorende geluidgegevens en -berekeningen. Voor industrie- en wegverkeerslawaai worden aparte ontheffingen verleend. De Wgh schrijft niet voor dat de geluidbelasting afkomstig van de verschillende categorieën moet worden gecumuleerd.
2. De Wgh biedt de mogelijkheid om een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen. Daaraan is wel de voorwaarde verbonden dat één van de in het besluit grenswaarden binnen zones aangegeven criteria van toepassing is. In het onderhavige geval schermen de woningen waarvoor een ontheffing wordt aangevraagd door de gekozen situering andere woningen af. De Wgh besteed hierbij geen aandacht aan het type woningen (koop/huur/duur/goedkoop) dat voor de afscherming zorgt, of wordt afgeschermd.
3. Het is juist dat bij de berekening van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de geluidbelasting die aan bedrijven is vergund. De lokaties waar B&W de mogelijkheid van vestiging van nieuwe bedrijven wil openhouden, worden ingevuld met behulp van fictieve bronvermogens. Overschrijding van vergunningsvoorschriften van de bestaande bedrijven dient te worden opgelost via handhaving van de vergunning. Als echter bekend is dat een bedrijf haar vergunning overschrijdt en daardoor feitelijk bij de nieuw te bouwen woningen een hogere geluidbelasting veroorzaakt, dan zal op het moment van verlening van de hogere grenswaarde, overeenstemming moeten zijn bereikt met het bedrijf over de te nemen maatregelen die de geluidbelasting verminderen. Van een dergelijke overschrijding is bij ons op dit moment niets bekend.

Bezwaren van Presto.

Bij de afgifte van de verklaring van geen bezwaar voor het bouwrijp maken van De Meeuwen zijn wij reeds uitgebreid op de bezwaren ingegaan. Daarnaast is in het kader van het verzoek tot ontheffing van de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai slechts het bezwaar over de eventuele beperking in de bedrijfsvoering ten aanzien van de geluidssituatie van belang. Wij zullen daarom alleen het bezwaar onder 2 behandelen, voor zover dat geluidaspecten betreft.

In de publicatie "bedrijven en milieuzonering" worden richtlijnen gegeven, die dienen als begrenzing van een gebied waarbinnen een afweging dient te worden gemaakt ten aanzien van de toelaatbaarheid van gevoelige functies. Deze richtlijnen dienen echter niet te worden geïnterpreteerd als vaste norm, maar dienen als begrenzing van een zone waarbinnen een afweging dient te worden gemaakt ten aanzien van de toelaatbaarheid van gevoelige functies. In onze ogen heeft uw college terecht bij deze afweging gekeken naar de in 1989 aan Presto verleende milieuvergunning.

In de vergunning is een norm voor de toelaatbare geluidbelasting opgenomen. Deze norm geeft zowel de ruimte als ook de grenzen aan voor het bedrijf en is geënt op de in de vergunningaanvraag aangegeven bedrijfsvoering.

Uit de bij het verzoek bijgesloten stukken blijkt dat rekening is gehouden met de vergunde geluidsruimte van Presto. Daaruit kunnen wij concluderen dat Presto door de bouw van de nieuwe woningen met betrekking tot de vergunde geluidsruimte niet in haar bedrijfsvoering wordt belemmerd.

#### Conclusie

Alles overziende overwegen wij het volgende.

B&W hebben zich voor de berekening van de hogere grenswaarden verkeers- en industrielawaai gehouden aan de Reken- en Meetvoorschriften Verkeerslawaai en het Meet- en Rekenvoorschrift Hoofdstuk V Wet geluidhinder.

Er zijn ontheffingsgronden aanwezig voor de toepassing van artikel 83 en 47 van de Wgh.

Het binnenniveau van maximaal 35 dB(A) dient te worden gewaarborgd. Wij gaan er vanuit dat bij de bouw van de woningen zodanige maatregelen worden getroffen dat het geluidniveau binnen de woningen niet meer zal bedragen dan de toegestane norm.

De door Presto en bewoners aan het Winschoterdiep O.Z. 1020 en 1016 ingebrachte bedenkingen vormen voor ons geen aanleiding om de gevraagde hogere grenswaarde te weigeren.

De regionale inspecteur van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne is in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Sedertdien is tenminste één maand verstreken, zodat wij nu een beslissing kunnen nemen.

#### BESLISSING

- I. Met toepassing van artikel 83 lid 2 van de Wet geluidhinder besluiten wij de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege het wegverkeer voor 100 woningen, zoals aangegeven op de tekeningen behorende bij het verzoek tot ontheffing wegverkeerslawaai, te bouwen in het gebied De Meeuwen, als volgt vast te stellen:

Ten gevolge van het Griffestraattrace

voor de hoekwoning op het bouwblok van de  
(ten opzichte van de Europaweg) eerste lijnsbebouwing 53 dB(A)

voor de hoekwoning op het bouwblok van de  
(ten opzichte van de Europaweg) tweede lijnsbebouwing 54 dB(A)

Ten gevolge van de Europaweg, voor 5 bouwblokken in de  
eerstelijns bebouwing rekenend vanaf het noorden

bouwblok 1	60 dB(A)
bouwblok 2	58 dB(A)
bouwblok 3	57 dB(A)
bouwblok 4	56 dB(A)
bouwblok 5	57 dB(A)

Ten gevolge van de A7, voor de 2 meest zuidelijke bouwblokken eerstelijnsbebouwing	53 dB(A)
tweedelijnsbebouwing	52 dB(A)

II. Met toepassing van artikel 47 lid 1 besluiten wij de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de bedrijven op het industrieterrein Groningen Zuid-Oost voor 100 woningen, zoals aangegeven op de tekeningen behorende bij het verzoek tot ontheffing industrielawaai, te bouwen in het gebied De Meeuwen, op 55 dB(A) vast te stellen.

Groningen, 18 juni 1996.

Gedeputeerde Stafen voornoemd:

get. H. J. L. Vonhoff , voorzitter.

get. L.P.A. van Kats , griffier.

Afdeling Juridische Zaken  
telefoon (050) 367 81 04

Aan Provincie Groningen  
Dienst RO Ruimte en Milieu  
Postbus 630  
9700 AP GRONINGEN

Datum : 23-06-1997      Bijlage(n):div.      Kenmerk: RO97.35517  
Onderwerp: aanvraag ontheffingen Wgh ("De Brink/De Meeuwen")

Geachte heer/mevrouw,

In het kader van de Wet geluidhinder, hoofdstuk V, afdeling 1 (zones rond industrieterreinen, ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones) en hoofdstuk VI, afdeling 2 (zones langs wegen; maatregelen met betrekking tot nieuwe situaties in zones) verzoeken wij het college van Gedeputeerde Staten overeenkomstig de artikelen 46-51 en 82-86 een hogere toelaatbare geluidbelasting vast te stellen ten behoeve van woningbouw in het gebied "De Brink/De Meeuwen". Dit gebied wordt begrensd door de Oosterhaven, de Europaweg, de Weg der Verenigde Naties en het Oude Winschoterdiep. De ontheffing wordt gevraagd in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan "De Brink/De Meeuwen". Dit verzoek is mede gebaseerd op het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

Het verzoek heeft betrekking op de bestemming "woongebied". Op basis van deze bestemming is het toegestaan om o.a. woningen te realiseren. Deze nieuwe woningbouw kan worden beschouwd als een uitvoeringsplan in het kader van de stadsvernieuwing in Groningen ter verdichting van de stedenbouwkundige structuur ("inbreiding") en versterking van de woonfunctie. Deze intensivering past in het beleid van de compacte stad, die ten doel heeft suburbanisatie (en de bijbehorende automobilititeit) tegen te gaan.

### Industrielawaai

Plangebied "De Brink/De Meeuwen" maakt deel uit van het gezonde industrieterrein Groningen Zuidoost (KB 1991). Door het vertrek van de energiecentrale (EPON) is de hoge geluidbelasting in het plangebied verdwenen. De feitelijke 50-55 dB(A)-contour is daardoor inmiddels verder naar het zuiden en oosten opgeschoven. Op het terrein van de voormalige centrale zijn kantoren en lichte bedrijvigheid geprojecteerd. Voor dit terrein is een maximale toekomstige geluidruimte vastgelegd die is gebaseerd op de aanwezigheid van het nieuwe woongebied en de

bestaande woonbebouwing in de directe nabijheid (H.L. Wichersstraat).

Ten zuidoosten van de geplande woonbebouwing in plandeel "De Meeuwen" bevindt zich het bedrijf Presto Verfindustrie BV. Met de aanwezigheid van dit bedrijf is hier geen rekening gehouden aangezien in het bestemmingsplan wordt uitgegaan van verplaatsing van dit bedrijf naar elders. Het betreffende bedrijf is derhalve "wegbestemd". Overigens zal de aanwezigheid van het bedrijf in voorkomend geval geen belemmering zijn voor de geplande woningbouw. Op grond van de milieuvergunning van Presto zal de dichtstbijzijnde woonbebouwing (op een afstand van min. 40 meter) geen hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) ondervinden.

Ten behoeve van de bouwplannen voor de eerste en tweedelijsbebouwing langs de Europaweg (bouwstroken III en IV) in plandeel "De Meeuwen" is in 1996 akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de gezamenlijke (vergunde) geluidbelasting ten gevolge van de bedrijven in de omgeving, inclusief invulling van het terrein van de centrale, bij de woningen in de Meeuwen lager is dan de toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A).

Inmiddels is de procedure tot het vaststellen van de nieuwe contour gestart. Uit de thans beschikbare onderzoekgegevens met betrekking tot deze procedure blijkt dat de 55 dB(A) contour nagenoeg buiten het plangebied en daarmee op ruime afstand van de woonbebouwing in de plandelen "De Brink" en "De Meeuwen" zal zijn gelegen. Als rekening wordt gehouden met de afschermdende werking van de geprojecteerde kantorenbebouwing langs de Europaweg en van de bestaande en geprojecteerde kantorenbebouwing langs de Weg der Verenigde Naties zal de feitelijke geluidbelasting van de woningen in het plangebied aanzienlijk lager zijn dan 55 dB(A).

Voor 100 woningen in genoemde eerste- en tweedelijsbebouwing is in het kader van de bouwplanprocedure reeds ontheffing gevraagd en bij besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, gekregen.

In afwachting van het vaststellen van de nieuwe contour verzoeken wij voor de overige woningen in het plangebied in het kader van de bestemmingsplanprocedure om ontheffing ten aanzien van industrielawaai.

Het ontheffingsverzoek inzake industrielawaai is voorts op de volgende gronden gebaseerd, t.w.:

- \* het referentienivo ter plaatse van de uitwendige scheidingskonstruktie van de woningen waarvoor de hogere waarde wordt verzocht, is hoger dan of gelijk aan het equivalente geluidsnivo vanwege het betrokken industrieterrein (art. 2, 2e lid onder a, Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen);
- \* de ligging van de geluidsbronnen op de betrokken industrieterreinen is zodanig dat de geluidsbelasting, vanwege deze industrieterreinen en vanwege andere



geluidsbronnen, van tenminste één uitwendige scheidingskonstructie van elk van de woningen lager is dan of gelijk aan 50 dB(A) (art. 2, 2e lid onder d, Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen).

Het bestemmingsplan beoogt het realiseren van ca. 408 woningen. Dit aantal kan worden verhoogd indien de vrijstellingsbevoegdheid ten aanzien van het maximaal aantal bouwlagen in voorkomend geval wordt toegepast. Om redenen van flexibiliteit is het gewenst om hiermee bij de gevraagde ontheffing rekening te houden. In dit geval zou kunnen worden uitgegaan van een plancapaciteit van 450 woningen. In 1996 is reeds ontheffing verleend voor 100 woningen (zie hiervóór). De gevraagde ontheffing betreft derhalve 350 woningen.

### **Wegverkeerslawaaï**

#### Overzicht van de lokaties waarvoor ontheffing wordt verzocht.

Het plangebied valt binnen de invloedssfeer van drie drukke verkeerswegen. In het navolgende overzicht worden per weg de lokaties beschreven ten aanzien waarvan ontheffing noodzakelijk is. Voorts wordt het aantal woningen aangegeven, waarvoor ontheffing wordt gevraagd. Bij het vaststellen van dit aantal is rekening gehouden met de flexibiliteit van het plan (zie hiervóór onder industrielawaai). Volledigheidshalve zij vermeld dat een groot deel van de woningen waarvoor ontheffing wordt gevraagd, door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie gaat vervullen voor andere woningen.

#### Europaweg

De Europaweg is de belangrijkste aanvoeroute voor het oostelijke deel van de stad. Het belang wordt nog vergroot door de functies detailhandel en dienstverlening die langs en in de nabijheid van de Europaweg zijn gepland. De verwachte intensiteit in 2005/2006 zal daardoor 44.000 mvt/etm. bedragen. De eerstelijns bebouwing is gelegen op 38 tot 100 meter uit de weg. De maximaal toegestane grenswaarde voor deze binnenstedelijke weg bedraagt 65 dB(A), de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). De volgende geluidreducerende maatregelen zijn toegepast om het nivo aan de gevel te verlagen.

Aan de bron:

Reductie snelheid tot 50 km en het aanbrengen van "stil asfalt" in de vorm van Twin-lay (2-laags zoab) met een reductie van 3,8 dB(A). Het grootste effect van dit asfalt wordt verkregen vanaf het kruispunt Europaweg-Griffetracé in zuidelijke richting tot de eerste geprojecteerde kantoorbebouwing in het plangebied.

In het overdrachtsgebied:

Vanaf het kruispunt Europaweg-Griffetracé wordt in zuidelijke richting tot de eerste geprojecteerde kantoorbebouwing tussen de parallelweg langs de Europaweg en de woningen een geluidswal van 2 meter hoog met een scherpe tophoek aangelegd. Deze wal wordt ter hoogte van de uiterste noordpunt van de eerstelijnsbebouwing onderbroken ten behoeve van genoemde parallelweg en ter hoogte van het eerste kantoorgebouw voor een inrit ten behoeve van de kantoorbebouwing. In het vast te stellen bestemmingsplan is een regeling m.b.t. de aanleg van de geluidswal en de minimale bouwhoogte van de kantoren worden opgenomen.

De woningen in de eerstelijnsbebouwing (bouwstrook IV) langs de Europaweg ondervinden een geluidbelasting van 51 tot 60 dB(A), afhankelijk van bouwblok en verdiepingshoogte. Voor 49 woningen in de eerstelijnsbebouwing, ondergebracht in de eerste vijf bouwblokken vanuit het noorden gerekend, is in het kader van de bouwplanprocedure reeds ontheffing gevraagd en bij besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 1996, nr. 96/7602a/25, RRB, gekregen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure behoeft derhalve slechts ontheffing te worden gevraagd ten aanzien van de woningen in het zesde, en meest zuidelijke, bouwblok van de eerstelijnsbebouwing. De gevelbelasting daarvan bedraagt maximaal 56 dB(A). De capaciteit van het bouwblok is 10 à 12 woningen. Ontheffing is derhalve noodzakelijk tot 56 dB(A) voor in totaal 12 woningen. In bijlage 1 zijn de geluidnivo's per waarneempunt en verdiepingshoogte aangegeven.

De tweedelijnsbebouwing ligt op grotere afstand van de Europaweg en wordt bovendien voldoende afgeschermd door de eerstelijnsbebouwing. Het geluidsnivo blijft onder de 50 dB(A), zodat voor deze woningen voor wat de Europaweg betreft geen ontheffing noodzakelijk is.

De hoekwoningen van blok a in plandeel "De Brink" ondervinden een geluidbelasting van maximaal 58 dB(A). Het gaat hier om 8 woningen waarvoor ontheffing tot 58 dB(A) noodzakelijk is.

Gevraagd wordt derhalve ontheffing voor in totaal 20 woningen terzake van de Europaweg.

#### De Zuidelijke Ringweg (Weg der Verenigde Naties)

Een deel van de woonbebouwing van het onderhavige woningbouwproject valt binnen de invloedssfeer van de Zuidelijke Ringweg (hierna te noemen ZRW). Ten aanzien hiervan geldt een maximaal toegestane grenswaarde van 55 dB(A). De verkeersintensiteit zal in het huidige profiel in 2005 ongeveer 72000 mvt/etm. bedragen.

Van genoemde woonbebouwing ondervindt een gering deel een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A). Het gaat hier om enkele woningen in de zuidpunt van de bouwstroken I, III (tweedelijsbebouwing) en IV (eerstelijsbebouwing), alsmede enige woningen in het bouwblok ("De Klaproos") tussen de bouwstroken II en III. De woningen worden afgeschermd door bestaande en geplande kantoorgebouwen. De woningen en appartementen ondervinden door de ZRW een geluidsbelasting van 51 tot 55 dB(A), waardoor een ontheffing van maximaal 5 dB(A) noodzakelijk is. Gevraagd wordt ontheffing voor 4 woningen van bouwstrook I, 10 appartementen in "De Klaproos" en 2 hoekwoningen van bouwstrook III en IV, derhalve in totaal 16 woningen terzake van de Zuidelijke Ringweg. In bijlage 2 zijn de geluidnivo's en aantallen woningen in samenhang met de plankaart aangegeven.

#### Griffeweg

Het Griffetracé fungeert als route van/naar de Verbindingskanaalzone en het zuidelijk deel van de binnenstad. Door de omlegging van het zuid-oostelijke deel van de Diepenringroute is deze functie belangrijker geworden. De Griffeweg ligt tussen het Oude Winschoterdiep en de Europaweg en is een onderdeel van het Griffetracé.

De toekomstige intensiteit op de Griffeweg zal naar verwachting ongeveer 20200 mvt/etm. bedragen.

De maximaal toegestane grenswaarde in deze situatie bij een "nieuwe weg" en "nieuwe woningen" bedraagt 60 dB(A).

Langs de Griffeweg en in de nabijheid daarvan zijn winkels, kantoren, woningen en eventueel een hotel gepland. Een aantal woningen ondervindt een geluidbelasting van 52 tot maximaal 60 dB(A); een ontheffing van maximaal 10 dB(A) is derhalve noodzakelijk.

Er wordt ontheffing gevraagd voor in totaal 134 woningen en appartementen.

Bij de ontheffingsaanvraag is met de berekeningen nog geen rekening gehouden met de toepassing van dicht asfaltbeton dat ca. 1 dB(A) extra reductie oplevert.

In bijlage 3 zijn de geluidnivo's van de diverse woonblokken in samenhang met de plankaart aangegeven.

### Procedure

Het ontwerp van dit verzoek is gepubliceerd in de Groninger Gezinsbode van 14 mei 1997 en heeft met ingang van 15 mei 1997 gedurende vier weken ter inzage gelegen bij de infobalie van de Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de gemeente Groningen. Er zijn terzake van het ontwerpverzoek geen reacties binnengekomen.

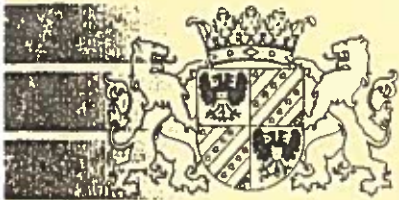
### Verzoek

Wij verzoeken u ons verzoek tot het vaststellen van hogere grenswaarden ten aanzien van industrielawaai en wegverkeerslawaai in behandeling te nemen en de gevraagde ontheffingen te verlenen.

Hoogachtend,  
namens Burgemeester en Wethouders,  
de algemeen directeur,  
namens deze,  
de directeur Stadsontwikkeling,  
Bouwen en Wonen,

N. Verdonk





# provincie groningen

dienst ruimte en milieu

Bezoekadres:  
St. Jansstraat 4  
Alg. tel. 050-3164911

Postbus 630  
9700 AP Groningen  
Fax 050-3164632/3164639  
Correspondentie uitsluitend richten aan het postadres

DIENST RO/EZ		
REG. NR.	R097.57990	
INGEK.	08 AUG. 1997	
DOSS. NR.	-1.31.212 U358 B	
Kopie gez. aan		
Dir.	PH	P. 31
Falce SBW JL H		

Aan de burgemeester en wethouders  
van de gemeente Groningen  
p/a Dienst RO/EZ  
T.a.v. Dhr. J. Leuvenkamp  
Postbus 7081  
9701 JB Gröningen

Nr.97/09218/a, RRB.

Groningen, 07 AUG. 1997

Behandeld door: C.A.W. Bouwense.  
Telefoonnummer: 050-3164358.

Bijlage(n) : 1 legesnota

Antwoord op: Uw brief van 23 juni 1997, kenmerk R097.35517.

Onderwerp : Vaststelling hogere grenswaarde Wet geluidhinder nieuw te bouwen woningen  
i.v.m. het bestemmingsplan De Brink/De Meeuwen.

Geacht college,

Op 25 juni 1997 hebben wij uw bovengenoemde brief ontvangen, waarin u verzoekt op grond van de Wet geluidhinder hogere grenswaarden dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen voor nieuw te bouwen woningen in het plan de Brink/de Meeuwen. Op 18 juni 1996 hebben wij bij besluit van 96/7602/25,RRB reeds voor 100 woningen een hogere grenswaarde industrielawaai en voor een aantal woningen met betrekking tot de Europaweg, Zuidelijke Ringweg en Griffeweg hogere grenswaarden wegverkeerslawaai vastgesteld. Dit besluit hield verband met de toepassing van art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de bouw van woningen in het plangebied.

Bij brief van 25 juni vraagt u in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan De Brink/de Meeuwen voor de overige woningen binnen het plangebied een hogere grenswaarde aan.

Voor 350 woningen, die zijn gelegen binnen de geluidszone industrielawaai rond de industrie-terreinen Groningen Zuid-Oost, is een hogere grenswaarde nodig. Tevens zullen resp. 20, 16 en 134 woningen als gevolg van het verkeer van de Europaweg, Zuidelijke Ringweg en Griffeweg een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde gaan ondervinden.

U heeft aangegeven dat er met betrekking tot wegverkeerslawaai maatregelen worden getroffen waardoor de geluidbelasting zoveel mogelijk wordt verminderd. Er zijn echter geen maatregelen te bedenken waarmee de geluidbelasting bij de woningen kan worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Derhalve zijn ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk.

Wij hebben geconstateerd dat er ontheffingsgronden aanwezig zijn voor de toepassing van artikel 83 en 47/67 van de Wet geluidhinder.

Het binnenniveau van 35 dB(A) dient te worden gewaarborgd. Wij gaan ervan uit dat bij de bouw van de woningen zodanige maatregelen worden getroffen dat het geluidniveau binnen de woningen niet meer zal bedragen dan de toegestane norm.

Het verzoek heeft vanaf 15 mei 1997 vier weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen schriftelijke bedenkingen ingediend.

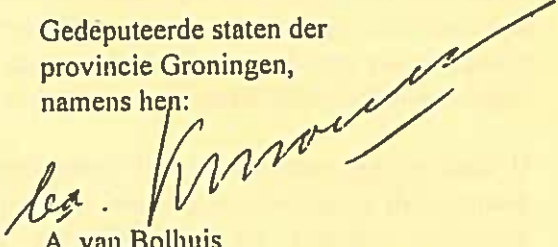
Tot slot is de regionale inspecteur van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Sedertdien is tenminste één maand verstreken zodat wij nu een beslissing kunnen nemen.

### BESLISSING

- I. met toepassing van artikel 47 en 67 van de Wet geluidhinder besluiten wij de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de bedrijven op de industrieterreinen Groningen Zuid-oost voor 350 nieuw te bouwen woningen in het plan De Brink/De Meeuwen op 55 dB(A) vast te stellen;
- II. met toepassing van artikel 83 van de Wet geluidhinder besluiten wij de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege het wegverkeer
  - op de Europaweg  
voor bouwblok 6 (12 woningen) zoals aangegeven in bijlage 1 vast stellen op 56 dB(A),  
voor de hoekwoningen van blok a in plandeel De Brink voor 8 woningen vast te stellen op 58 dB(A);
  - op de Zuidelijke Ringweg  
voor 4 woningen van bouwstrook I zoals aangegeven in bijlage 2 vast te stellen op 55 dB(A),  
voor 10 appartementen in het bouwblok "De Klaproos" tussen de bouwstroken II en III zoals aangegeven in bijlage 2 vast te stellen op 55 dB(A),  
voor 2 hoekwoningen van bouwstrook III en IV zoals aangegeven in bijlage 2 vast te stellen op 55 dB(A);
  - op de Griffeweg (voor maximaal 134 woningen)  
voor woonblok a zoals aangegeven in bijlage 3 van het verzoek vast te stellen op 54 dB(A),  
voor appartementengebouw D en woonblok W2 zoals aangegeven in bijlage 3 van het verzoek vast te stellen op 60 dB(A).

Hoogachtend,

Gedeputeerde staten der  
provincie Groningen,  
namens hen:

  
A. van Bolhuis  
hoofd bureau ruimtelijke plannen.