

Bestemmingsplan
**Kostverloren, Zeeheldenbuurt en
Badstratenbuurt**

versie vaststelling

april 2006

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding tot een nieuw bestemmingsplan.....	1
1.2	Begrenzing plangebied.....	1
1.3	Doel van het bestemmingsplan	1
2	Geschiedenis van het gebied	2
2.1	Kostverloren.....	2
2.2	Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt.....	5
3	Ruimtelijke karakteristiek en gewenste ontwikkeling.....	11
3.1	Stedenbouwkundige structuur gehele plangebied	11
3.2	Kostverloren.....	13
3.2.1	Beschrijving.....	13
3.2.2	Gewenste ontwikkeling	18
3.3	Zeeheldenbuurt.....	21
3.3.1	Beschrijving.....	21
3.3.2	Gewenste ontwikkeling	26
3.4	Badstratenbuurt	30
3.4.1	Beschrijving.....	30
3.4.2	Gewenste ontwikkeling	33
3.5	Verkeersstructuur (incl. fietsvoorzieningen).....	35
3.6	Groenstructuur.....	39
4	Functionele structuur en ontwikkeling.....	41
4.1	Wonen	41
4.2	Woonboten	43
4.3	Werken: bedrijven, winkels en horeca	43
4.4	Voorzieningen	46
4.5	Archeologie en te beschermen cultuurhistorische waarden	46
4.5.1	Archeologie	46
4.5.2	Te beschermen cultuurhistorische waarden	46
5.1.	Milieu	50
5.1.1.	Geluid	50
5.1.2.	Geur.....	53

5.1.3.	Bodemkwaliteit.....	53
5.1.4.	Luchtkwaliteit.....	53
5.1.5.	Externe veiligheid.....	54
5.1.6.	Bedrijvigheid.....	56
5.2.	Ecologie.....	57
5.3.	Waterbeheer.....	57
5.4.	Duurzaam bouwen en energie.....	59
6.	Economische uitvoerbaarheid.....	60
7.	Inspraak en vooroverleg.....	61
7.1.	Inleiding.....	61
7.2.	Inspraak.....	61
7.3.	Vooroverleg.....	65
8	Juridische toelichting.....	74
8.1.	Algemeen.....	74
8.2.	Geldende bestemmingsplannen.....	74
8.3.	Artikelsgewijze toelichting.....	75
8.4.	Plankaart.....	78
Bijlagen		

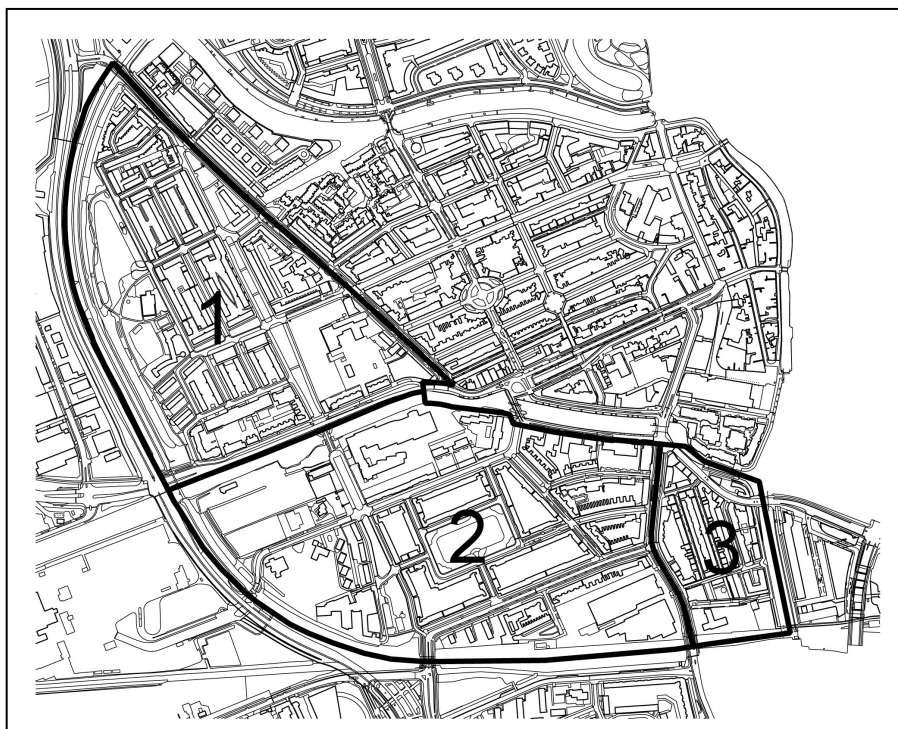
1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot een nieuw bestemmingsplan

De wijken Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt zijn bedekt met een lappendeken aan bestemmingsplannen, die sterk verouderd zijn. In delen van het plangebied geldt nog het Plan van Uitbreiding van Berlage uit de jaren '30 van de vorige eeuw. Daarnaast kent een deel van het gebied zelfs geen bestemmingsplan, zodat daar slechts de bouwverordening geldt en niet op functies kan worden gestuurd. Wijkvernieuwing in Kostverloren en ingrijpende veranderingen in de Zeeheldenbuurt (Enceha-locatie) zijn daarnaast andere redenen om voor dit gebied aan de westkant van het stadscentrum één nieuw bestemmingsplan te vervaardigen.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is weergegeven op onderstaande kaart. Het wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door de spoorlijn Groningen-Leeuwarden / Delfzijl, aan de noordzijde door de Friesestraatweg en Eendrachtskanaal en aan de oostkant door het Hoornsdiep / Noord Willemskanaal.



1 = Kostverloren

2 = Zeeheldenbuurt

3 = Badstratenbuurt

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt is het voorzien in een actueel planologisch kader dat bestaande waardevolle ruimtelijke structuren beschermt en dat sturing geeft aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Handhaving en versterking van het woonkarakter van het gebied is daarnaast een belangrijke doelstelling.

2 Geschiedenis van het gebied

2.1 Kostverloren

Archeologie en middeleeuwen

Het laaggelegen kleigebied ten zuidwesten van het Reitdiep en de Friesestraatweg stond in en na de Middeleeuwen bekend als de Wester Stadshamrik. Deze polder werd in het noordoosten begrensd door een afgesneden bocht in het Reitdiep (Donghorn), in het zuiden door het Hoendiep en in het westen door de polder De Oude Held. De bodem bestaat uit zware klei, die het gebied na ontwatering alleen geschikt maakte als weidegrond.

Kostverloren maakt deel uit van een grote zone kleigebieden tussen de Hondsrug en de rug van Tynaarlo onder Hoogkerk: het opgevlude dal van de Drentse A. Dit dal ontstond in de voorlaatste ijstijd, circa 150.000 jaar geleden. In de warme en koude perioden daarna werd het dal opgevuld met zanden, kleipakketten en veen. Tegelijkertijd nam de omvang van de A af en verlegde haar loop zich in oostelijke richting.

De bewoning van de kleigebieden begint in het laatste deel van de IJzertijd, rond 200 v. Chr. Het betrof boerderijen die gebouwd worden op iets hoger gelegen oeverwallen van riviertjes en kreken in het kleigebied. Deze woonplaatsen lagen deels onder de wijken Paddepoel en Vinkhuizen en verder noordelijk. In zuidelijke richting waren de bewoningsomstandigheden ongunstiger. Hier lag een uitgestrekt veengebied, dat zich geleidelijk aan in noordelijke richting uitbreidde.

In de 11^{de} eeuw worden de veengebieden in cultuur gebracht: turfwinning en akkerbouw. Dat gaat gepaard met het graven van afwateringssloten en het afbranden van veen. Als gevolg daarvan daalt de bodem in snel tempo. Rond 1200 slaan stormvloedengrote delen van deze veenbedekking weg inclusief bewoning en verkaveling. Er wordt zware klei afgezet. In de eerste helft van de 13^e eeuw poldert men dit 'nieuwe' kleigebied opnieuw in. Van Dorkwerd af naar het zuiden wordt een afwateringssloot gegraven en haaks daarop kleinere sloten die de afzonderlijke percelen afwateren en een opstreckende verkaveling vormen. Dit systeem wordt doorsneden door het Reitdiep, tussen de stad en Dorkwerd gegraven in de eerste helft van de 13^e eeuw. De opstreckende verkaveling vormt de basis voor latere ruimtelijke ingrepen, zoals het graven van het Hoendiep in de 16^e eeuw. Ook in de verkavelingsrichting van Kostverloren en de Schildersbuurt klinkt de indeling van de weidegronden door.

De negentiende eeuw

Het laaggelegen kleigebied was tot ver in de 19^e eeuw in gebruik als weidegrond. Er is sprake van een oost-west doorlopende, opstreckende verkaveling die wordt doorkruist door het Reitdiep en enkele wegen. De weg naar Friesland werd in 1842 verhard en kwam als Friesestraatweg onder toezicht van het Rijk. In hetzelfde jaar werd de scherpe bocht in het Reitdiep ter hoogte van de huidige Jan van Goyenstraat door provinciale Waterstaat afgesneden. Deze bocht of horn was genoemd naar de daar gelegen boerderij 'Donghorn'. Het afgesneden, driehoekige gedeelte ten noordoosten van de Friesestraatweg bleef voorlopig bestaan, maar werd rond 1900 gedempt om vestiging van bedrijven mogelijk te maken. Het zuidelijke deel bleef open en werd gebruikt als balkgat voor een houthandel. Verder loopt een weggetje evenwijdig aan het Hoendiep, ongeveer ter hoogte van de huidige Gerard ter Borghstraat. Deze 'Zomerweg' verbond het afgesneden Reitdiep met de trekweg langs het Hoendiep. Verder in noordelijke richting liep een weggetje vanaf de Friesestraatweg dood in de weilanden. Alleen langs het Hoendiep en aan het begin van de Friesestraatweg ontstond enige bebouwing. Bij de bocht in de Friesestraatweg (de huidige kruising met de Jan van Goyenstraat) stond aan het begin van de tweede helft van de 19^e eeuw een herberg met de naam 'Kostverloren' en in de buurt daarvan een stoomzaagmolen. Verder stond midden in de weilanden een poldermolen.

De periode ca 1880 - 1912 (de annexatie)

Tot 1912 behoorde het gebied ten noordwesten van de huidige Meindert Hobbemastraat (en het denkbeeldige verlengde daarvan in zuidwestelijke richting) tot de gemeente Hoogkerk.

In 1884 werd de spoorlijn naar Delfzijl geopend, die voor een deel over het grondgebied van Hoogkerk liep. In de periode 1880-1900 ontstond bij de kruising van de spoorlijn met de Friesestraatweg de buurtschap Kostverloren. Ten zuidoosten van de spoorlijn legden particulieren een aantal straten aan: de Korte- en de Smalstraat ten noordoosten van de Friesestraatweg en de Eerste en Tweede Spoorstraat aan de westzijde. Aan deze straten en langs de Friesestraatweg zelf kwamen arbeiderswoningen van één bouwlaag met kap te staan. Het betrof woningen voor zowel landarbeiders als (fabrieke)arbeiders uit de stad.

Op het Groningse grondgebied kwam rond de eeuwwisseling enige verspreide bebouwing voor in het begin van de Friesestraatweg, bestaande uit landelijk aandoende behuizingen zoals 'Buitenhof', enige boerderijen en vrijstaande en/of dubbele woonhuizen voor de beter gesitueerden, voorzien van grote tuinen.

Uitbreidingsplannen

Hoewel het gebied officieel behoorde tot het grondgebied van de gemeente Hoogkerk, werd het voor een groot deel al wel opgenomen in het Algemene Uitbreidingsplan van de gemeente Groningen (J.A. Mulock Houwer; 1906). Het nog overwegend landelijke gebied werd bestemd voor arbeiderswoningbouw. Ter plaatse van de Rembrandt van Rijnstraat was een brede boulevard met gescheiden rijstroken gepland die onderdeel uitmaakte van de ringweg. Omdat de provincie al in 1906 wilde dat Kostverloren bij Groningen gevoegd zou worden, werden in afwachting van een eventuele grenswijziging de plannen niet uitgevoerd.

De periode 1912-1940

Op 1 januari 1912 werd Kostverloren geannexeerd door de gemeente Groningen. Het grondoppervlak van Groningen werd met 161 ha. vergroot en het aantal inwoners met ca. 1200 vermeerderd. Na de annexatie bleef het Plan van Uitleg tot 1928 ongewijzigd omdat er van de zijde van de bouwers geen animo bestond voor dit deel van de stad. Vlak na de grenswijziging werd het noordelijk deel van de bocht in het Reitdiep gedempt. Hierdoor ontstond de 'dode' arm en verdween het eilandje dat was ontstaan bij het afsnijden van de bocht.

Toen er daadwerkelijk op grote schaal gebouwd ging worden, was dit op basis van het nieuwe uitbreidingsplan van 1928 (H.P.J. Schut/H.P. Berlage). Hierin werd de ringweg die Mulock Houwer oorspronkelijk voor ogen stond, gehandhaafd. Ook in de nieuwe bijgewerkte versie van dit plan uit 1932 bleef de ringweg gehandhaafd.

Bebouwing

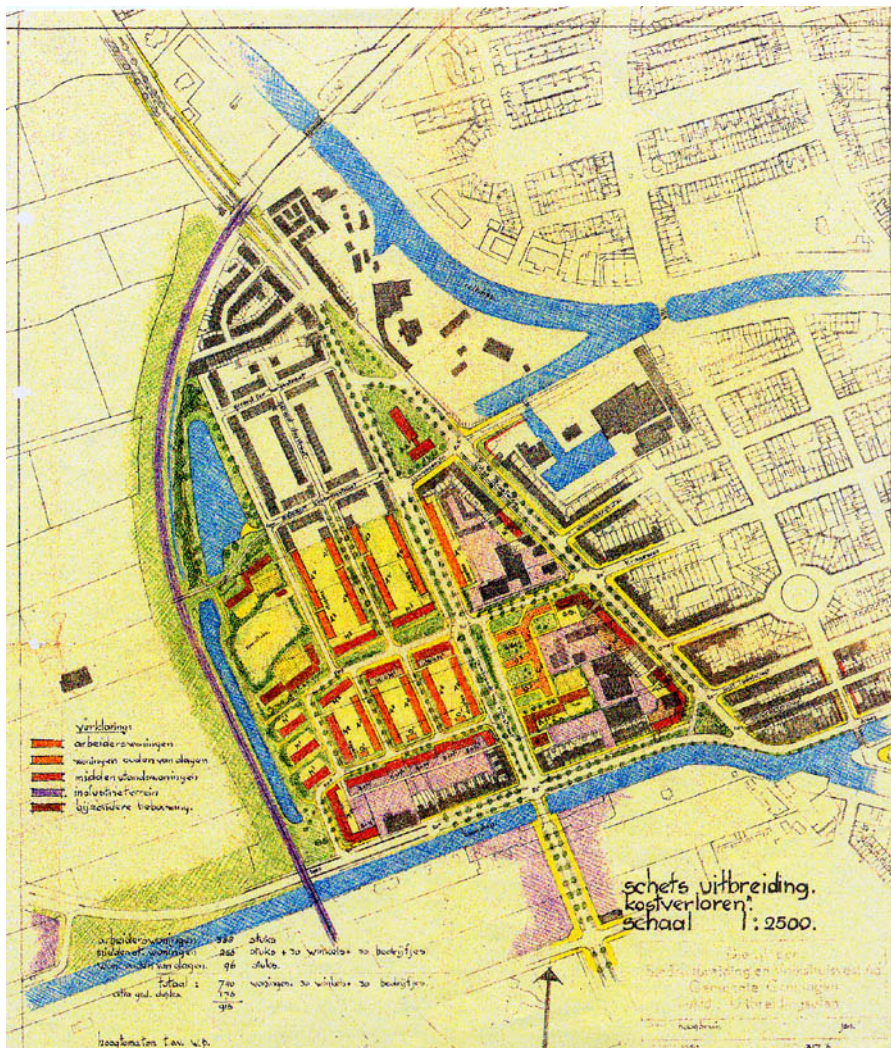
Voorafgaand aan de grootschalige en planmatige bebouwing in het noordelijke deel van Kostverloren vond langs de Friesestraatweg en het Hoendiep op bescheiden schaal al enige bebouwing plaats. Zo vestigde zich in 1913 aan het Hoendiep, vlak bij de spoorwegovergang, de stoom-, was- en strijkinrichting 'De Hoop'. In de jaren dertig bouwden particulieren langs de noordzijde van het Hoendiep en aan het begin van de Friesestraatweg complexen middenstandswoningen van twee en drie bouwlagen met kap en voorzien van kleine voortuinen. Pas vanaf het eind van de jaren '30 werd het noordelijke deel van de wijk op grotere schaal ingevuld op basis van het uitbreidingsplan van Schut/ Berlage uit 1932. De verkaveling bestaat uit een aaneenschakeling van gesloten bouwblokken. Woningbouwvereniging Gruno bouwde in 1939 met financiering van de Rijks Verzekeringsbank een complex van 168 woningen aan de noordelijke delen van de Adriaan van Ostadestraat en de Gerard Doustraat en de westelijke delen van de Gerard ter Borghstraat en de Meindert Hobbemastraat. Het complex, dat deel uitmaakte van een uitgebreider plan van in totaal 335 woningen, omvatte 44 beneden-, 88 boven- en 36 eengezinswoningen. Aan de Gerard Doustraat kwamen eengezinswoningen te staan van twee bouwlagen met kap met contrasterend gebruik van rode en gele baksteen. De overige bebouwing bestaat uit portiekwoningen van twee en drie bouwlagen met kap in rode baksteen.

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

Vanaf 1948 werd het zuidelijke deel van de wijk afgebouwd, grotendeels op basis van het vooroorlogse uitbreidingsplan van 1932 (inclusief diverse wijzigingen). De westelijke begrenzing van de wijk werd geaccentueerd door de aanleg van de westelijke ringweg en de lintbebouwing langs het noordoostelijke deel van de Friese straatweg werd gesloopt en in de jaren '80 vervangen door nieuwbouw. De bocht in de Friese straatweg werd rechtgetrokken maar bleef herkenbaar in de driehoekige ruimte die begrensd wordt door de Jan van Goyenstraat, de Friese straatweg en het noordelijke deel van de Rembrandt van Rijnstraat.

Uitbreidingsplan Kostverloren (1952)

Net als elders in Nederland werd in Groningen na 1945 de enorme woningnood ter hand genomen. Ter ondersteuning van de 'Wederopbouwwet in het kader van uitbreidingsplannen' stelde de Rijksoverheid subsidies ter beschikking aan de lokale overheden om het woningtekort te verkleinen en krotten op te ruimen. In het kader van deze wet is het uitbreidingsplan 'Kostverloren' opgesteld (1948-1952) en vervolgens uitgevoerd (ca. 1965).



schets Uitbreidingsplan Kostverloren, 1953

Woningnood

De meeste bouwplannen die direct na de oorlog werden opgesteld, werden ingegeven door de nijpende woningnood. Er moest zo snel en goedkoop mogelijk worden gebouwd met de op dat moment beschikbare materialen. Vaak leidde dat tot snelle invullingen van al gerealiseerde vooroorlogse plannen, die zich voegden naar de al aanwezige stedenbouwkundige structuur en

infrastructuur. Het structuurplan van 1950 vormde de ruimtelijke basis voor de completering van een aantal, relatief kleine uitbreidingswijken, waarvan de ontwikkeling reeds voor de oorlog gestart was waaronder Kostverloren (ca. 758 woningen). Doel was het openbare leven weer in gang te zetten, de woonomgeving op te bouwen en uit te breiden en vooral de leefomstandigheden te verbeteren. Aan het structuurplan van 1950 liggen een aantal ambities ten grondslag die daarmee samenhangen, o.a. de wens om aan iedere inwoner van de stad gepaste huisvesting te kunnen aanbieden. Met 'gepaste huisvesting' werd op de gezinssamenstelling aangemeten woningen bedoeld, waarbij begrippen als 'licht' en 'ruimte' erg belangrijk waren. Belangrijke thema's zijn oriëntatie en bezonning, maar ook vraagstukken als 'de gezinswas', verwarming, tochtvrije ramen, de voorziening van kasten en vaste vloerbedekking. Om de woningnood te verminderen, werden in Kostverloren zogenaamde 'duplex'- en 'triplex'-woningen vooraf in het programma van eisen vastgelegd.

Differentiatie

Uit een onderzoek naar 'sociale wijkopbouw en woningdifferentiatie' uit het begin van de jaren '50 bleek er grote behoefte te bestaan aan woningen voor arbeiders en middenstanders. In Kostverloren werd specifiek voor deze doelgroepen gebouwd. In het programma van eisen waren enkele voorzieningen op wijkniveau opgenomen: 14 winkels, twee lagere scholen, een middelbare school, een klein terrein voor handel, lichte industrie en bedrijven, zes garageboxen, een speeltuin en een terrein gereserveerd voor een buurthuis/wijkgebouw, waarin ruimte was voor de Gemeentelijke Geneeskundige Dienst, een openbare leeszaal en een consultatiebureau voor zuigelingen.

Het woningbestand werd samengesteld uit diverse woningtypen voor de beoogde doelgroepen (arbeiders, middenstanders, bejaarden en werkende vrouwen), waarbij een afwisseling in hoogte en oriëntatie van de bouwstroken werd nagestreefd.

De invulling van het zuidelijke deel kwam tot stand in de jaren '50 en '60 en geschiedde in grote lijnen van noord naar zuid. Woningbouwvereniging Gruno, die ook voor de oorlog al actief was in het gebied, bouwde tot 1960 bijna 700 (beneden- en boven)woningen in Kostverloren.

Het ontwerp van de wijk werd door de toevallige totstandkoming van de 500.000ste naoorlogse Nederlandse woningwetwoning aan de Rembrandt van Rijnstraat o.z.. (nr. 49) onderwerp van uitvoerige beschouwing en discussie.

2.2 Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt

De periode tot de ontmanteling van de vesting

De Zeeheldenbuurt is gebouwd op de veenlagen en zandige en kleiige sedimenten die de laatste 150.000 jaar in het oerdal van de Drentse A zijn afgezet. De Drentse A zelf nam in dezelfde tijd in omvang en betekenis af en diende vooral voor de afwatering van de hoger gelegen Drentse zandgronden en de Hondsrug. In de late Middeleeuwen werd de bedding van de A, waar deze de binnenstad raakt, vastgelegd. De zuidelijker gelegen delen van de A zijn in de eeuwen daarna vergraven en gekanaliseerd.

Aanwijzingen voor prehistorische bewoning - de periode 500 voor Chr. tot circa 300 na Chr. - ontbreken.

In de elfde eeuw wordt het uitgestrekte veengebied voor het eerst in cultuur gebracht: turfwinning en akkerbouw. Dat laatste gaat gepaard met het graven van ontwateringsloten en het afbranden van veen. Rond 1200 wordt door stormvloeden het veen met bewoning weggeslagen en een laag zware klei wordt afgezet. Deze kleigronden worden vanaf 1200 eeuw in cultuur gebracht: er worden oost-west georiënteerde afwateringssloten gegraven, die uitmondden in een gegraven tochtsloot er haaks op. De afwateringssloten vormden tevens de verkaveling van de aldus ontstane weilanden, de stadse hamrikken. Naast sloten vormde de lage dijk waarop nu de Paterswoldseweg ligt, en de Peizerweg de indeling van dit gebied sinds het einde van de Middeleeuwen.

In de zestiende eeuw wordt ten behoeve van militaire doeleinden een vaarweg van Groningen naar Friesland gegraven, die in de 17^e eeuw door de provincie wordt vergraven tot het Hoendiep. Dit diep eindigde vlak buiten de stadsgracht. In westelijke richting liep door het

gebied de Drentsche Laan (de huidige Peizerweg) als verbinding met noordwest Drenthe en zuidoost Friesland. Met de Hoornsche Dijk vormden zij van oudsher de belangrijkste uitvals- en toegangswegen van en naar het zuidwesten van de stad.

Het gebied was tot ver in de negentiende eeuw overwegend in gebruik als weiland. Er is sprake van een voor het grootste deel oost-west doorlopende, opstreckende verkaveling. Alleen bij het Hoendiep in het noorden en langs de Hoornsche Dijk (Paterswoldseweg) was sprake van enige kleinschalige akker- en tuinbouw. De bebouwing bestond uit verspreid liggende boerderijen. Wat verder westwaarts van de stad af stonden aan het Hoendiep een oliemolen (1794) en een zaagmolen.

Infrastructuur

In 1861 werd het Hoornsche Diep vergraven tot een volwaardige waterweg, het Noord-Willemskanaal. In 1864 volgde de al eerder geplande verbinding via de stadsgracht tussen het Noord-Willemskanaal en het Hoendiep. De dam die de gracht en het Hoendiep altijd van elkaar scheidde, werd vervangen door een brug. Tegelijkertijd werd de Westerhavensluis aangelegd, die samen met een stukje Verbindingskanaal het Noord-Willemskanaal met de (latere) Westerhaven verbond. Hierdoor namen de (haven)activiteiten rond dit deel van de stadsgracht, dat pas na de ontmanteling werd vergraven tot de Westerhaven, behoorlijk toe. Bij de Westerhavensluis werd in 1864 een sluis kantoor gebouwd. In 1866 werd de spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden geopend.

Wonen

Een groot deel van het gebied bleef tot na de eeuwwisseling haar agrarische karakter behouden. Langs de Paterswoldseweg stonden boerderijen. Het gebied ten oosten van de Paterswoldseweg werd in de periode 1880-1900 volgebouwd met woningen, de huidige Badstratenbuurt.

De periode 1875-1900

Ontmanteling van de vesting

Bij de ontwikkeling van de Zeeheldenbuurt en de Badstratenbuurt sinds de ontmanteling van de vesting hebben diverse plannen een rol gespeeld. De uitvoering hiervan had vooral gevolgen voor de ontwikkeling van het gebied rond de Westerhaven.

Waterwegen

Met de totstandkoming van de Vestingwet in 1874 konden eindelijk de bestaande vestingwerken gesloopt worden. In 1882 werd het stuk stadsgracht met de naam Westerhaven, dat al voor de ontmanteling bestond, pas vergraven tot een 'echte' haven. De dam tussen de Zuider- en de Westerhaven bleef gehandhaafd, zodat de Westerhavensluis de enige verbinding bleef. Het belang van het Noord Willemskanaal en het Hoendiep werd in de loop van de jaren steeds groter. De bochtige en vele hindernissen bevattende verbinding tussen het Hoendiep en de kanalen in zuidelijke en oostelijke richting werd steeds meer een knelpunt.

Het Algemene Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer (1906) voorzag dan ook een nieuwe verbinding, het Eendrachtskanaal, dat tussen 1907-1909 door de provincie werd gegraven. Hiermee ontstond alsnog - zij het in gewijzigde vorm -, de al 50 jaar eerder geplande directe verbinding tussen het Noord Willemskanaal en het Hoendiep.

Wonen

Badstratenbuurt

De Badstratenbuurt vormt het oostelijke gedeelte van de Zeeheldenbuurt en is ruimtelijk en functioneel altijd meer verbonden (geweest) met de omgeving van de Westerhaven – het zogeheten 'Kanaleneiland' - en de binnenstad (A-kwartier). De Badstratenbuurt ontstond tussen 1880 en 1900 en ontleent haar naam aan de 'Gemeentelijke Bad- en Zweminrichting' die in 1880 werd aangelegd aan de Kleine Badstraat. Bij de totstandkoming hiervan speelde bankier en graanhandelaar K. Mesdag (1795-1881) een belangrijke rol.

De Badinrichting heeft gefunctioneerd tot 1954 toen het nieuwe openluchtbad 'De Papiermolen' werd geopend. Het badhuis zelf is voor een deel blijven bestaan. De op de Paterswoldseweg uitkomende Eeldersingel werd rond 1880 aangelegd als onderdeel van de ontmanteling van de zuidelijke vestingwerken en het graven van het Verbindingskanaal en de aanleg van de Westerhaven met Westerhavensluis. Op de kop van de hoek Eeldersingel/Paterswoldseweg verrees een fabrikantenvilla; de bijbehorende fabriek stond op het 'Kanaleneiland'.

In 1883 bouwde woningbouwvereniging 'De Bouwvereniging' aan de Oosterbadstraat, de Kleine Badstraat, de Westerbadstraat en de Eelderstraat 56 arbeiderswoningen, zogenaamde 'schipperswoningen'. De aaneengesloten bebouwing in ambachtelijk-traditionele stijl telt één bouwlaag met kap. De rest van de woningen aan deze straten werd door particulieren gebouwd, bestaande uit een en of twee bouwlagen met kap. In de jaren '90 werd de meest oostelijke straat - de Marwixstraat - aangelegd, evenwijdig aan het Noord-Willemskanaal. De straat werd genoemd naar de bij de ontmanteling gesloopte Marwixdwinger. Aan deze straat werd 'revolutiebouw' neergezet: goedkoop en met winstbejag gebouwde en (daardoor) kwalitatief slechte woningen. De strook langs het Noord-Willemskanaal werd bebouwd met opslagloodsen en pakhuizen voor diverse bedrijven, waaronder de nieuwe tabaksfabriek van Niemeijer, die zich in 1904 ten westen van de Paterswoldseweg bij de spoorwegovergang ging vestigen.

Aan de Eeldersingel en de Paterswoldseweg vestigden zich winkels, die hun nering gericht hadden op de vele schippers, die tijdens het wachten in de Westerhavensluis hier hun inkopen deden.

Wegen

De Paterswoldseweg, die Straatweg naar Eelde of Hoornschedijk werd genoemd, ontwikkelde zich tot een belangrijke in- en uitvalsweg in zuidelijke richting. De Peizerweg, die tot 1900 aangeduid werd als Drentsche Laan, werd tussen 1883 en 1885 veranderd in een nieuwe, minder bochtige klinkerweg, de Peizerweg. Het weggetje dat vanaf de Peizerweg richting Hoendiep liep - de huidige Abel Tasmanstraat -, werd Laan naar het Hoendiep genoemd en was slechts van lokale betekenis.

Spoor- en tramlijnen

In 1884 werd de spoorlijn naar Delfzijl aangelegd. Vanaf 1896 reed over de Paterswoldseweg een paardentram naar Eelde en Paterswolde. In de jaren '20 werd gekozen voor trolleybussen. In 1913 werd evenwijdig aan de spoorlijn naar Leeuwarden een apart spoor aangelegd voor de stoomtram Groningen-Drachten. Vanaf het punt waar de spoorlijn de Peizerweg kruiste, liep het tramspoor verder langs de noordzijde van de Peizerweg in westelijke richting. De lijn werd in 1948 opgeheven.

Bedrijvigheid

Na de ontmanteling van de vesting nam de bedrijvigheid langs het Hoendiep, de Westerhaven en het 'kanaleneiland' sterk toe. Het oudste bedrijf in het gebied was de 'Scheepswerf en Machinefabriek Botje, Ensing & Co.' (1856) aan het eind van de Laan naar het Hoendiep. De werf werd in 1964 opgeheven.

De periode 1900-1920

Wonen

Het gebied ten westen van de Paterswoldseweg werd ingevuld op basis van twee uitbreidingsplannen uit verschillende periodes. Grotendeels op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer (1906) werden eerst de Piet Heinstraat (1907), de Van Speijkstraat (1911) en de Witte de Withstraat aangelegd (eerste deel 1912; resterende deel jaren '20 en '30). De aaneengesloten bouwblokken bevatten merendeels twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen en werden gebouwd door particulieren. In 1910 verrezen aan de noordoostkant van het Abel Tasmanplein woningen van twee bouwlagen met kap en aan het begin van de Paterswoldseweg woningcomplexen met winkels. In 1913 werd aan de westzijde van de Paterswoldseweg en de noordkant van de Peizerweg een complex herenhuizen in "Um 1800"-stijl gebouwd met drie bouwlagen.

Het grootste, westelijke deel van de wijk – het Van Brakelplein en omgeving – tussen de Abel Tasmanstraat / Abel Tasmanplein en de Admiraal de Ruyterlaan werd in de periode 1938-1947 gerealiseerd op grond van het nieuwe Uitbreidingsplan van 1932 (Schut en Berlage).

Voorzieningen

Aan de Witte de Withstraat werd in 1916 de enige kerk van de wijk gebouwd, een Katholiek Apostolische met erboven een woonhuis, vormgegeven in Berlagiaanse stijl. Verderop kwam in 1915 de enige (openbare) lagere school - 'School 28' - van de Zeeheldenbuurt te staan naar (gestandaardiseerd) ontwerp van J.A. Mulock Houwer. De winkelvoorzieningen concentreerden zich al vroeg aan de Paterswoldseweg en kort voor de oorlog ook in de nieuwe woningcomplexen rondom het Van Brakelplein.

Bedrijvigheid

De 'Scheepswerf en Machinefabriek Botje, Ensing & Co.' (1878) was rond 1910 uitgegroeid tot één van de grotere ondernemingen in de stad. Na het graven van het Eendrachtskanaal (1907-1909) nam de bedrijvigheid aan weerszijden sterk toe. Op de hoek van het Abel Tasmanplein en de Eendrachtskade z.z. verrees in 1912 een graanpakhuis van zes bouwlagen, 'De Stad IJlst'. Verder vestigden zich hier onder andere een kaashandel (1916) en een fabriek van de Leeuwardense Melkinrichting Lijempf (1929). Op het bouwblok tussen de Paterswoldseweg/Eendrachtskade z.z. en de Witte de Withstraat verrees een monumentaal bedrijvencomplex van de Fa Stokvis en Zonen (gesloopt in 1973; nu Dienst Sociale Zaken en Werk).

Aan de Paterswoldseweg nabij de spoorlijn vestigde zich in 1904 de tabaksfabriek van Theodorus Niemeijer. De sterke expansie van dit bedrijf maakte diverse uitbreidingen noodzakelijk. Langs het Noord-Willemskanaal/Marwixkade en op het terrein van het voormalige Badhuis werden diverse pakhuizen en opslagruimten gebouwd.

In 1914 werd aan het Hoendiep, ten westen van de spoorlijn naar Delfzijl, de 'Friesch-Groningsche Coöperatieve Beetwortelsuikerfabriek' gebouwd. Uit de door bomen omzoomde toegangsweg naar deze fabriek ontstond later de Van Heemskerckstraat. Halverwege de fabriek werd in 1915 een directeursvilla gebouwd. In het begin geschiedde de aanvoer van de bieten hoofdzakelijk per schip en in mindere mate per trein. Vanaf de Eendrachtskade z.z. liep door de (latere) Van Heemskerckstraat een apart spoorlijntje naar de fabriek.

De periode 1920-1940

Wonen

In de periode 1920-1940 werd het gebied ten westen van de Paterswoldseweg in snel tempo volgebouwd met woningen. In 1920 bouwde woningbouwvereniging Gruno een complex van 56 beneden- en bovenwoningen aan de noordoostzijde van de Abel Tasmanstraat. De Witte de Withstraat werd aan het eind van de jaren '20 afgebouwd met middenstandswoningen van twee en drie bouwlagen met kleine voortuinen. Tussen 1924 en 1930 bouwden particulieren aan de zuidzijde van de Peizerweg en de Dorus Rijkersstraat diverse complexen middenstandswoningen van twee en drie bouwlagen met kap, deels vormgegeven in Amsterdamse Schoolstijl. Het resterende deel van de wijk ten noorden van de Peizerweg en ten (zuid)westen van Abel Tasmanstraat en Abel Tasmanplein – het Van Brakelplein en omgeving - werd tussen 1938 en 1941 geheel planmatig ingevuld volgens het nieuwe uitbreidingsplan van Schut en Berlage uit 1932.

Plan Van Brakelplein

De buurt rond het Van Brakelplein vormt het enige - enigszins omvangrijke - deel van de stad dat geheel volgens het uitbreidingsplan van Schut en Berlage is ingevuld. Het Van Brakelplein vormt het centrale element in de Zeeheldenbuurt en bestaat uit een omvangrijke, rechthoekige open ruimte met in het midden een vijver van circa 60 bij 25 meter. De bebouwing bestaat uit diverse complexen van verschillende omvang, die in de periode 1938-1947 gebouwd werden. Het betreft uitsluitend portiekwoningen waarvan de benedenwoningen vrijwel allemaal kleine voortuinen met ligusterheggen kregen. De complexen bestaan uit lange aaneengesloten gevel-

wanden die zich in de (korte) dwarsstraten een klein stukje doorzetten. De zuidoostelijke bebouwing aan het Van Brakelplein werd gerealiseerd in 1939; de westelijke en noordelijke bebouwing werd in de oorlog of vlak daarna afgebouwd. De gesloten gevelwanden tellen twee bouwlagen met een verhoogde kap en hebben op regelmatige afstanden topgevels. De hoeken bestaan uit drie bouwlagen met kap. Aan de noordkant van het Van Brakelplein en de aansluitende delen van de Jan van Galen- en de Kortenaerstraat staan portiekwoningen van drie bouwlagen met kap (1940-1941). Aan de woningen hebben diverse Groninger architecten ontworpen zoals H.J. van Wissen, Kazemier & Tonkens, H. Rottinghuis, Joh. Prummel, Feberwee & Klein en W. Bijlefeld. De noordzijde van de Peizerweg is bebouwd met reeksen portiekwoningen uit 1938-1939.



de Zeeheldenbuurt met het van Brakelplein, 1955

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

In tegenstelling tot het gebied ten noorden van het Eendrachtskanaal en de Westerhaven veranderde in het gebied ten zuiden van het Eendrachtskanaal relatief weinig. Door de aanleg van de westelijke ringweg werd de westelijke begrenzing van de wijk geaccentueerd. Doordat vanaf deze weg een speciale afrit werd aangelegd naar de suikerfabriek, verloor de Van Heemskerckstraat haar functie als aanvoerroute voor de bietenauto's. De winkelfunctie van de Paterswoldseweg werd verder versterkt. Ten behoeve van uitbreiding van Niemeijer werd tussen 1973 en 1978 het grootste deel van de Piet Heinstraat gesloopt. Daarvoor had dit bedrijf zich al uitgebreid op het terrein van het in 1955 gesloten Badhuis aan de overkant van de Paterswoldseweg (kantoor). Aan het laatste, westelijke deel van de Peizerweg werden flats gebouwd en langs de Admiraal de Ruyterlaan en ten westen daarvan vond enige gemengde bebouwing plaats, waaronder een scholencomplex voor Chr. Middelbaar Onderwijs (het huidige Alfacollege). Het noordwestelijke deel van de Van Heemskerckstraat werd verder afgebouwd evenals de oostzijde van de Admiraal de Ruyterlaan. Op de plek van scheepswerf 'Botje, Ensing & Co' aan het Hoendiep werden in 1967 twee studentenflats gebouwd.



de Zeeheldenbuurt in 1975 met de 'Zwarte doos' in aanbouw

3 Ruimtelijke karakteristiek en gewenste ontwikkeling

3.1 Stedenbouwkundige structuur gehele plangebied

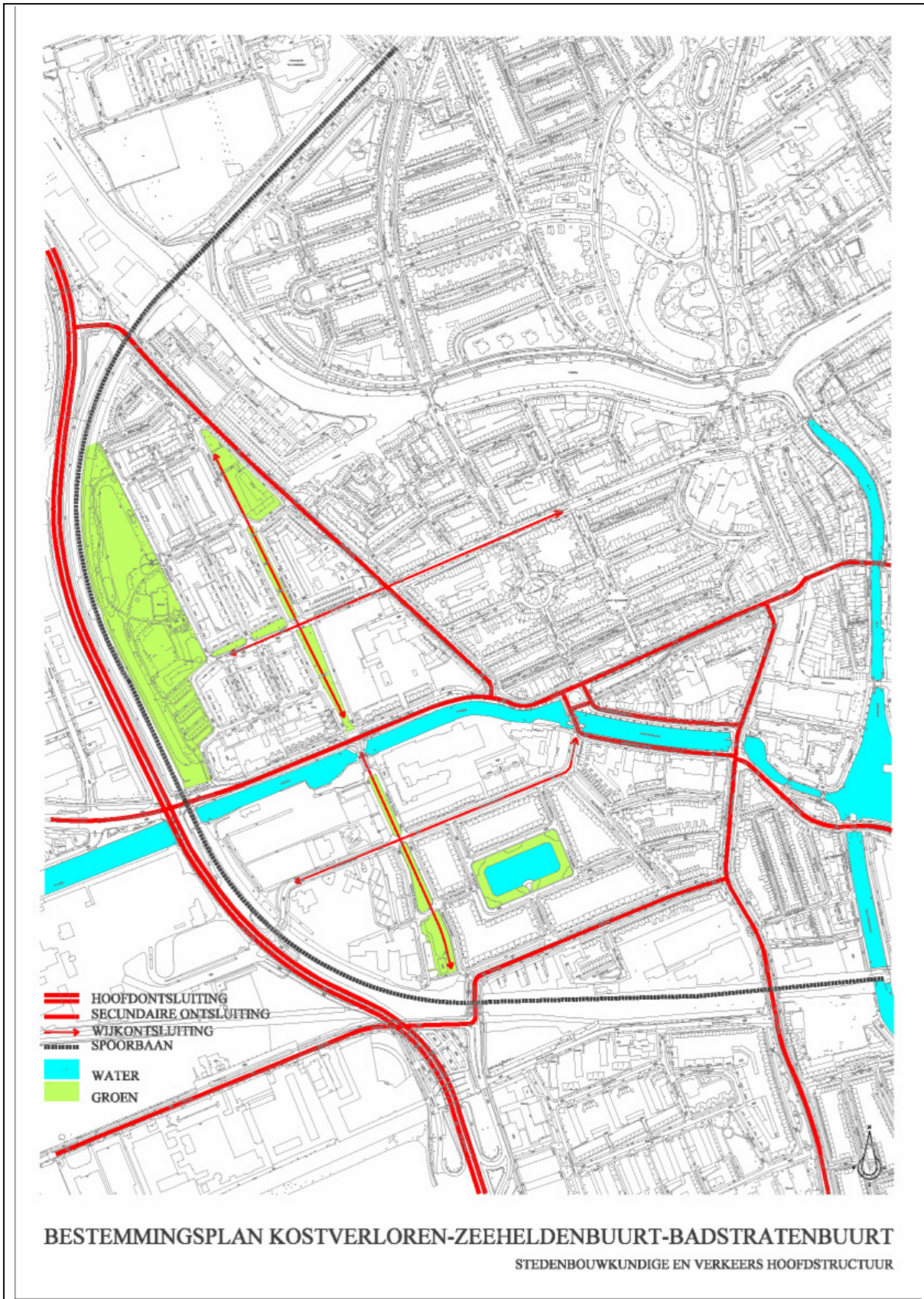
Algemeen

Mede ten gevolge van de verschillen in de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de drie buurten is dit geen samenhangend stadsdeel. Verschillende gebieden met een geheel eigen geschiedenis, karakter en sfeer bestaan naast elkaar en maken het stadsdeel als totaal tot een aantrekkelijk gebied. Naast een aantal typische stedelijke functies en winkelstraten is het wonen in de te onderscheiden buurten sterk vertegenwoordigd. Het gebied ligt ingeklemd tussen enerzijds de binnenstad, aantrekkelijk omdat alle voorzieningen vlakbij zijn, en anderzijds de spoorlijn en de westelijke ringweg. Het stadsdeel is in zijn stedenbouwkundige en functionele opzet een typische stadswijk. Hoewel voornamelijk gekenmerkt door gesloten bouwblokken en aaneengesloten bebouwingswanden kent het ook hier en daar, ten gevolge van de tijd waarin werd gebouwd, naoorlogse strokenverkavelingen. In de Badstratenbuurt komen voornamelijk individuele invullingen voor die in schaal, hoogte- en breedtemaat onderling verschillen. Het totale gebied herbergt een aantal stedelijke functies, verschillende kantoorlocaties en enkele, op het niveau van de stad belangrijke, onderwijsfuncties. De parkeergarage Westerhaven, als een van de bronpunten van de stad, ligt op de grens van het gebied. De grenzen rond het gebied zijn tamelijk duidelijk en eenduidig. De oostgrens wordt bepaald door de Eendrachtskade / Friesestraatweg. De west- en zuidgrens wordt gevormd door de spoorbaan rond de stad, en is in haar ruimtelijke continuïteit en samenhang een vanzelfsprekende rand. Beide grenzen hebben op het niveau van de stad een belangrijke verkeersfunctie.

Stedenbouwkundige hoofdopzet

Binnen de grenzen van het gebied zijn Kostverloren, de Zeeheldenbuurt en de Badstratenbuurt (zie kaart) als onderling verschillende gebieden te onderscheiden, elk met een eigen karakteristiek en ruimtelijke samenhang.

Daarnaast hebben zowel het Hoendiep als de Paterswoldseweg als oorspronkelijke radialen, waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft, een bijzondere betekenis. Evenals de grens gevormd door de Friesestraatweg worden zij allen apart behandeld. Daarnaast is van bijzondere ruimtelijke en stedenbouwkundige betekenis in het gebied het oorspronkelijke ringwegtracé uit het stedenbouwkundig plan van Berlage / Schut van voor de Tweede Wereldoorlog.



3.2 Kostverloren

3.2.1 Beschrijving

De grenzen van Kostverloren worden in dit bestemmingsplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt gevormd door de Friesestraatweg, het Hoendiep en de spoorlijn naar Delfzijl / Roodeschool.

Stedenbouwkundige structuur

Kostverloren is wat men noemt een stedelijke woonwijk en vormt een duidelijke stedenbouwkundige eenheid. De wijk heeft herkenbare grenzen: het Hoendiep, de Friesestraatweg en de spoorlijn. Door deze grenzen is de wijk niet alleen aan de rand te onderscheiden, maar wordt zij hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. Hierdoor neemt de wijk een enigszins geïsoleerde maar ook zelfstandige positie in. De duidelijke grenzen van de wijk samen met de stedenbouwkundige inzichten en ingrepen uit de verschillende tijdsperiodes hebben Kostverloren gevormd tot wat het nu is.

Bebouwingsmethode

In de wijk zijn drie verschillende bebouwingsmethoden te onderscheiden:

1. Het gesloten bouwblok: dit ligt langs de randen van de wijk. Het Hoendiep en het grootste gedeelte van de Friesestraatweg kenmerken zich door een ononderbroken gevelwand. Tussen en achter de woningen ligt een aantal bedrijven met verschillende functies. Deze zijn soms voor de wijk en soms voor de stad van betekenis.
2. Het halfopen bouwblok: dit is kenmerkend voor het grootste gedeelte van de wijk. Het zijn vrijwel aaneengesloten (half open) bouwblokken met kleine doorgangen naar de achterliggende openbare binnenterreinen. Deze binnenterreinen hebben de functie van gemeenschappelijke tuin.
3. Tot slot staat verspreid in de wijk, maar met name in het wijkpark, een aantal losse gebouwen in het openbare groen.

Stratenpatroon

Kostverloren is te bereiken via de oorspronkelijke radialen het Hoendiep en de Friesestraatweg. Ze zijn nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergen daarmee ook bedrijven, kantoren of andere instellingen van belang op stedelijk niveau, zoals bijvoorbeeld het districtskantoor van PTT-Telecom (hoek Hoendiep/Friesestraatweg). Vanuit de stad geeft de Kraneweg een directe verbinding met Kostverloren.

De wijk zelf is een netwerk van straten. De Jan Steenstraat is de belangrijkste buurtontsluitingsweg, omdat deze via de Kraneweg een directe verbinding heeft met het centrum. De Rembrandt van Rijnstraat is een tweede buurtontsluitingsroute, maar minder belangrijk. Ruimtelijk gezien heeft deze straat een grote uitstraling omdat ze -als ooit beoogde ringweg- erg breed opgezet is.

Typerend voor de opbouw van Kostverloren is de onderlinge rangorde tussen de verschillende straten. Men betreedt de wijk altijd via een hoofdontsluitingsweg en komt via een buurtontsluitingsweg in de woonstraten. Zo verlaat men ook altijd weer de wijk. De woningen zijn via deze route goed en op een volstrekt logische manier bereikbaar.

Funcities

De structuur van de wijk biedt ruimte aan verschillende soorten van gebruik (funcities). De funcities die kunnen worden onderscheiden zijn onder andere wonen, detailhandel en bedrijven, scholen, recreatie en welzijn. Net als bij de ruimtelijke structuur en de routes zijn twee niveaus te onderscheiden, namelijk het stedelijk niveau en het wijkniveau.

Bedrijven met een stedelijke functie zijn het kantoor van PTT-Telecom, de koekfabriek Knol aan het Hoendiep, garage Van der Ley en de bedrijven langs de Friesestraatweg. Hetzelfde geldt

voor de bedrijven in de Paulus Potterstraat. Deze ondernemingen, hoewel niet wijkgebonden, zijn van belang voor de levendigheid en de werkgelegenheid van de wijk.

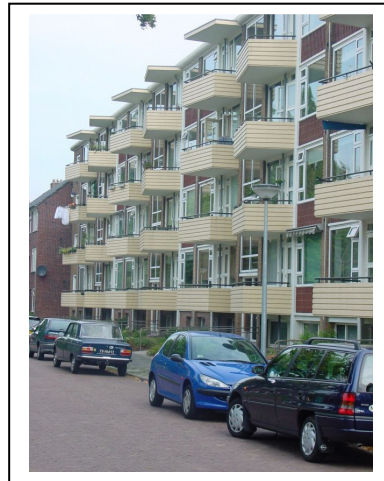
De belangrijkste functie op wijkniveau is, na wonen, de detailhandel. Deze ligt in het hart van de wijk aan de Jacob van Ruysdaelstraat.

De functies recreatie en onderwijs liggen aan de rand van de wijk. Het wijkpark is in recreatief opzicht enkel van belang voor de wijk. Onderwijs vervult een functie op stedelijk- en op wijkniveau: veel kinderen van omliggende wijken zijn aangewezen op de onderwijsvoorzieningen in Kostverloren.

De functies, zoals die zijn onderscheiden in de wijk, de scholen en het winkelcentrum zijn allen min of meer direct gekoppeld aan de ruimtelijke structuur van de wijk, die gevormd wordt door het assenkruis van de Jacob van Ruysdaelstraat en de Rembrandt van Rijnstraat. De woonfunctie is de meest belangrijke en strekt zich uit tot aan de grenzen van de wijk. Kostverloren wordt dan ook niet voor niets gekarakteriseerd als een "stedelijke woonwijk".

Stedenbouwkundige kwaliteit

Kostverloren heeft duidelijke grenzen en vormt daardoor een stedenbouwkundige eenheid. De wijk toont een grote variatie in bebouwingwijze en architectuur. Dat komt door de verschillende periodes waarin de wijk is gebouwd.



Deze grote variatie heeft echter niet tot een onsamenhangend stedenbouwkundig beeld geleid.

De wijk is qua bebouwing ruim opgezet, waardoor er genoeg ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen en speelruimte. De binnenterreinen achter de portiekflats zijn als gemeenschappelijk rustgebied een niet te onderschatten kwaliteit.

Het wijkpark is van oorsprong een mooi klassiek park en werd bij de aanleg een bovenstedelijke functie toegedacht. Het was immers de rand van de stad. Nu is het enkel in gebruik bij de bewoners van de wijk.

De functionele structuur is helder en draagt bij aan het gebruik van de verschillende ruimtes van de wijk. Alleen de bovenwijkse bedrijvigheid in de Paulus Potterstraat tast het woonklimaat en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte hier enigszins aan, hoewel het aan de andere kant ook een zekere levendigheid met zich mee brengt.

Uitgangspunt van het bestemmingsplan is de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te behouden. Het plan beoogt die kwaliteiten te versterken waar dit mogelijk en noodzakelijk is.

Friesestraatweg

De Friesestraatweg is één van de uitvalswegen (radialen) waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft en is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Een kenmerk van een dergelijke stedelijke toegangsroute is over het algemeen, dat de dichtheid van bebouwing erlangs toeneemt naarmate het centrum van de stad dichterbij wordt genaderd. Bij de Friesestraatweg komt dit aspect door recente ingrepen, met name bij de entree van de wijk (Jan Steenstraat), beter uit de

verf dan tot voorkort het geval was. Daardoor is een duidelijkere samenhang tussen de invulling van de ruimte en de functie van de bebouwing langs de route ontstaan.

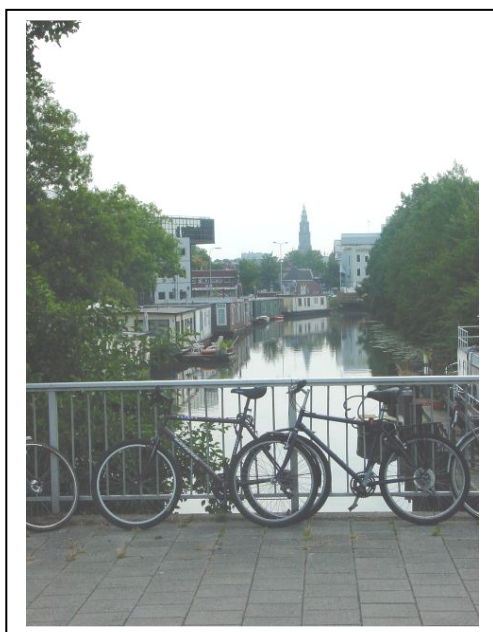


Op een groot aantal plaatsen is de oorspronkelijke richting van de verkaveling nog in de bebouwing zichtbaar. Ook in de richting van de nieuwbouw bij de Jan Steenstraat is dat het geval.

De oorspronkelijke boerderij, het kantoor van (woning)Stichting "De Huismeesters", is een monumentaal pand en als zodanig waard om behouden te blijven.

Hoendiep

Evenals de Friesestraatweg is het Hoendiep één van de oorspronkelijke radialen waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft en een belangrijke aan en afvoerroute naar de stad. De route wordt, evenals b.v. het Damsterdiep, gekenmerkt door de combinatie van weg (oorspronkelijk jaagpad) en water. Het Hoendiep als waterweg verzorgde de verbinding met Friesland maar heeft die functie reeds lang verloren. De combinatie van aaneengesloten bebouwing, parallelweg, groenstrook met een forse bomenrij, rijbaan en water vormt een mooi en op elkaar afgewogen profiel. De prachtige zichtlijn op de torens van de stad versterkt het beeld.



De woonboten horen bij het water en de stad maar zijn echter in hun architectonische uitstraling, hoogte en aaneengeslotenheid een dissonant in het beeld.

Het huidige gebouw van Knol's Koekfabriek werd ooit ver buiten de stad in de weilanden gebouwd. Het laat de ontwikkelings- en industriële geschiedenis van de stad zien. Het huidige gebouw doet met zijn bebouwingshoogte van één bouwlaag en zijn uitstraling echter geen recht aan het belang van het Hoendiep als oude en belangrijke toegangsroute tot het centrum. Indien op termijn het pand vrijkomt door bedrijfsverplaatsing, is op deze plaats eventueel een woonfunctie te realiseren in drie tot vier bouwlagen.

Jan Steenstraat

De belangrijkste toegangsroute en entree van de wijk loopt via de Jan Steenstraat. Komend vanaf de Kraneweg is de entree van de wijk ten gevolge van recente nieuwbouw beter herkenbaar en met meer allure vormgegeven.



Voorjaar 2004 is gestart met de realisering van een bouwplan aan de zuidzijde van de straat in drie bouwlagen met een appartementencomplex op de hoek van de R. van Rijnstraat. Deze nieuwbouw completeert het beeld, de betekenis van de entree van de wijk, en laat tevens de stedelijke vernieuwing van de wijk zien.

Rembrandt van Rijnstraat

De Rembrandt van Rijnstraat was bij de aanleg bedoeld als ringweg. De bebouwing in deze straat heeft een maat gekregen die bij een ringweg past. De aansluiting op de Friesestraatweg heeft in afwachting van het doortrekken van de ringweg indertijd de tijdelijke functie van wijkgroen gekregen. De straat begint bij de Friesestraatweg, doorsnijdt de hele wijk en krijgt zonder beëindiging in de wijk uiteindelijk zijn vervolg over het water in de Admiraal de Ruyterlaan. Feitelijk vormt de Jacob van Ruysdaelstraat het wijkhart en is de Jan Steenstraat de belangrijkste binnenwijkse route. De Rembrandt van Rijnstraat manifesteert zich echter als gevolg van de grote breedtemaat als de belangrijkste stedenbouwkundige ruimte, terwijl zij dat niet is. Op dit moment (2004-2005) is een bouwproject in uitvoering met appartementen en grondgebonden woningen, gedeeltelijk gebouwd op een parkeergarage. Dit bouwplan zal qua hoogte recht doen aan de betekenis en maat van de Rembrandt van Rijnstraat. Tenslotte staat in het kader van de herstructurering van Kostverloren de handhaving van de 'Triplexflat' aan de oostzijde van de straat ter discussie. Vervangende nieuwbouw met een ander woningtype is dan te voorzien passend binnen de stedenbouwkundige structuur en kenmerken van de straat.

Het wijkhart

Het wijkhart van Kostverloren ligt aan de Jacob van Ruysdaelstraat en concentreert zich rond het kruispunt van de Jan Steenstraat en de Rembrandt van Rijnstraat. Door de brede maat van de Rembrandt van Rijnstraat wordt het plein aan de Jacob van Ruysdaelstraat niet als het werkelijke wijkhart ervaren. Door een aantal beperkte ingrepen in de openbare ruimte met groen kunnen de ruimtelijke structuur en het gebruik (functie) van de ruimte beter op elkaar aansluiten.



De Spoorstraten

De 1e en 2e Spoorstraat hebben een geheel eigen kwaliteit en identiteit zowel in stedenbouwkundige opzet als architectonische uitdrukking. Het buurtje neemt binnen de wijk een heel eigen plaats in. Het gebiedje is qua bebouwingswijze, de tijd waarin het is ontstaan en sfeer vergelijkbaar met de Badstratenbuurt.



Van een integraal onderdeel van de wijk is geen sprake. Het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan van 1932 hield er rekening mee, dat Kostverloren op termijn een afronding zou krijgen op deze plek, nadat het buurtschap zou zijn gesloopt. De aanzet daartoe is duidelijk zichtbaar in de beëindiging van de Gerard Doustraat. Uitgaande van een symmetrisch stedenbouwkundig plan

zou de Gerard Doustraat worden doorgetrokken tot de spoorlijn. Hiervan is geen sprake meer. Het bestemmingsplan gaat uit van behoud en handhaving van dit bijzondere stukje stad.

Adriaan van Ostadestraat

De van Ostadestraat vormt de rand van de wijk en het wijkpark. De huidige bestaande bebouwing in het park is oorspronkelijk neergezet als losse bebouwing, omzoomd door groen. De hoekverdraaiing die de volumes maken met de er tegenoverliggende aaneengesloten bebouwing maken dat nog eens extra duidelijk. In de loop der tijd is hier en daar te veel verharding rond de gebouwen aangelegd. Hierdoor heeft de openbare ruimte op deze plekken aan kwaliteit ingeboet. Er is een integraal plan voor het park rond de scholen gemaakt om dit probleem aan te pakken. Het huidige schoolgebouw van de basisschool geeft met haar bebouwingshoogte van één bouwlaag geen beëindiging aan het wijkcentrum als belangrijkste omsloten ruimte. Een mogelijkheid is om een begrenzing te creëren door middel van groen. Markeren van de rand van het park met een heg voor de school en hoge Italiaanse populieren achter de school in het wijkpark kunnen op deze plek een mooie groene rand geven aan het wijkhart. Het is van groot belang deze onderwijsvoorziening in de wijk te handhaven. De school zal worden uitgebreid en samen met de BSO uitgroeien tot een vensterschool.

3.2.2 Gewenste ontwikkeling

Inleiding

De bestaande wijk heeft een overwegende woonfunctie, een aantrekkelijke woonomgeving en een goede bereikbaarheid van en naar het centrum. Alle voorzieningen liggen in de wijk of in de directe omgeving. De stedenbouwkundige structuur is helder. Het beleid is gericht op handhaving en zo mogelijk versterking van deze kwaliteiten. De bestaande bebouwingsstructuur en bebouwingshoogte worden met enige marge vastgelegd.

Ondanks de genoemde kwaliteiten zijn er enkele locaties waar wijziging van het beeld mogelijk is: de locatie Triplexflat Rembrandt van Rijnstraat tot aan Friesestraatweg ten behoeve van een buurtsupermarkt met woningen en andere voorzieningen, en eventuele vervanging op termijn van de flats aan de Johannes Vermeerstraat en de Frans van Mierisstraat.

Het woongebied

Kostverloren kenmerkt zich door een sterke samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. Het principe van het gesloten bouwblok komt vrijwel in de gehele wijk voor. De bebouwing kenmerkt zich door sterke eenduidige wanden, zowel in bouwmassa, hoogte, functie, woningtype, als in de overgangen openbaar en privé. Bovendien is de ontsluiting van de woningen altijd direct vanaf de straat, de oriëntatie consequent op de straat en / of het park.

Beleid

Voor Kostverloren is in 2004 een wijkplan met een integraal ontwikkelingsperspectief vastgesteld.

De hoofdingrediënten van dit plan zijn:

- Woningvoorraad

Tweederde van de woningen van woningcorporatie Nijestee in Kostverloren wordt de komende 10 jaar niet ingrijpend veranderd. De Spoorstraten zullen in deze periode blijvend een rol spelen voor kleinere huishoudens in de particuliere sector. De portieketagewoningen zijn interessant voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens die willen huren. De onderste woonlaag is met name interessant voor senioren. De bovenwoningen kunnen interessant zijn voor éénoudergezinnen en gezinnen met een laag inkomen, maar ook voor tweepersoonshuishoudens zonder kinderen. Daarnaast kunnen deze woningen ook geschikt zijn voor alleenstaanden en studenten.

- Uitbouw van de Vensterschool tot een kloppend hart van de wijk.

Hiertoe wordt de A.M.G. Schmittschool uitgebreid met 2 schoollokalen en een speellokaal, en verhuist speeltuinvereniging West End naar het schoolgebouw. Daarmee kan het van Ostadeplein tussen de school en het gebouw van de Buitenschoolse Opvang opnieuw worden ingericht.

- Maatregelen sociale voorzieningen en welzijn.
- Maatregelen openbare ruimte en woonomgeving. Onderdeel hiervan zijn:
 1. de ontwikkeling van de Triplex / Timmerlocatie. Op deze locatie is sloop van de Triplexflat aan de Rembrandt van Rijnstraat voorzien ten behoeve van het realiseren van nieuwe woningen, alsmede nieuwbouw van woningen aan de Friesestraatweg met op de begane grond ruimtes voor dienstverlening en bedrijvigheid. De realisatie van dit plan is binnen dit bestemmingsplan in functionele en ruimtelijke zin mogelijk gemaakt.
 2. een onderzoek naar de toekomst van de woningen in de J. Vermeer- en F. van Mierisstraat. Op de lange termijn is sloop en vervanging van deze flats niet uitgesloten.



Op deze locatie worden eventueel grondgebonden woningen ontwikkeld. Bebouwing is mogelijk binnen de grenzen van het bestemmingsplan.

Wonen en werken

Kostverloren is door de groei van de stad in de loop van de tijd steeds meer een binnenstedelijke wijk geworden, die relatief dicht bij het stadscentrum ligt. Bij dit meer binnenstedelijke karakter horen functies die dit karakter benadrukken. De nabijheid van de stad gecombineerd met een goede bereikbaarheid bieden een gunstig vestigingsklimaat voor kleinschalige economische functies langs de radialen van de stad in de commerciële en overige dienstverlening waarbij vooral het combineren van wonen en werken mogelijk is.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is in dit bestemmingsplan werken aan huis binnen een aantal voorwaarden mogelijk gemaakt.

Openbare ruimte en groenstructuur

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in hoge mate bepaald door de historie van de wijk, de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en de typering van de gebieden. Zij is onder andere zichtbaar in de verschillen in architectuur en typen woningbouw.

Naast een accent op verscheidenheid wordt aandacht gevraagd voor de samenhang. Het laten samen vallen van de ruimtelijke met de functionele, verkeers- en groenstructuur leidt tot een

grotere samenhang, herkenbaarheid en duidelijkheid. Voorwaarde is dat materiaalgebruik, bestratingsplan, verlichtingsplan en gekozen straatmeubilair hierbij aansluiten.

De bestaande hoofdgroenstructuur wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Het gaat hier om het Van Ostadepark en het 'assenkruis' gevormd door het groen van het voormalige ringwegtracé van Berlage langs de Rembrandt van Rijnstraat en het groen bij het wijkcentrum aan de Van Ruysdaelstraat.

De binnenterreinen zijn van belang als groene rustgebieden die een contrast vormen met de versteende en openbare straten. Gebruik van deze binnenterreinen ten behoeve van parkeren is in beginsel niet toegestaan. Een uitzondering is mogelijk binnen die blokken waar dat ook in de huidige situatie al voorkomt en waar dit geen afbreuk doet aan de ruimtelijke en woonkwaliteit.

3.3 Zeeheldenbuurt

3.3.1 Beschrijving

De Zeeheldenbuurt is qua ontwikkelingsgeschiedenis een beetje vergelijkbaar met Kostverloren. In beide wijken komen voor en na oorlogse bebouwing naast elkaar voor, hoewel de Zeeheldenbuurt toch voornamelijk gekenmerkt wordt door vooroorlogse bebouwing. Daarnaast hebben beiden wijken een herkenbare stedenbouwkundige hoofdstructuur.

Stedenbouwkundige structuur

De Zeeheldenbuurt is wat men noemt een stedelijke woonwijk en vormt een duidelijke stedenbouwkundige eenheid. De wijk heeft herkenbare grenzen: het Hoendiep / Eendrachtskade, de Paterswoldseweg en de spoorlijn.

Door deze grenzen is de wijk te onderscheiden als een wijk met een eigen identiteit, maar zij wordt hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. De Peizerweg als oorspronkelijke verbindingsroute tussen stad en ommeland doorsnijdt de wijk en maakt tot op de dag van vandaag, hoewel de betekenis en verbinding veranderd is, onderdeel uit van het continue netwerk van de stad. De ligging van de buurt ten opzichte van het centrum van de stad is gunstig. Mede door de bebouwing van de Westerhaven en de korte afstand tot het absolute van de stad is die relatie direct en duidelijk. De duidelijke grenzen van de wijk samen met de stedenbouwkundige inzichten en ingrepen uit de verschillende tijdsperiodes hebben de Zeeheldenbuurt gevormd tot wat zij nu is.

Bebouwingsmethode

In de wijk zijn twee verschillende bebouwingsmethoden te onderscheiden:

1. Het gesloten bouwblok: dit is in hoofdopzet kenmerkend voor de wijk. De meeste straten kenmerken zich door ononderbroken gevelwanden. Tussen en achter de woningen liggen op een aantal plekken bedrijven met verschillende functies. Deze zijn bijna allen van betekenis voor de stad en niet voor de wijk. Langs de Eendrachtskade wordt de wand van de bebouwing voornamelijk gevormd door bedrijfsbebouwing, er wordt nauwelijks gewoond. De relatie van de wijk met het Hoendiep is er van oudsher feitelijk niet. De gronden langs het Hoendiep zijn altijd in particuliere handen geweest zodat er nooit een openbare route langs het water kon worden aangelegd. De rand langs het water wordt dan ook in beslag genomen door een school, het Alfa-college, en een voormalig industrieterrein, het Encehaterrein. De rand van de wijk langs het spoor wordt voor het grootste gedeelte in beslag genomen door het Aaborgterrein, een enigszins achteraf gelegen vergeten stukje stad, met enkele onderwijsfuncties en voor een ander deel door de Niemeyerfabriek.
2. Tot slot staan verspreid in de wijk maar met name op de Aaborglocatie en aan het einde van de Peizerweg bij de overgang met het spoor een aantal losse gebouwen in het groen.

Stratenpatroon

De Zeeheldenbuurt is te bereiken via het Hoendiep / Eendrachtskade, Peizerweg en de Paterswoldseweg. Dit zijn oorspronkelijke radialen en verbindingsroutes van de stad. Ze zijn nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergen daarmee ook bedrijven, kantoren of andere instellingen van belang op stedelijk niveau, zoals bijvoorbeeld het hoofdkantoor van de Dienst Sociale Zaken en Werk (Eendrachtskade) of de fabriek van Niemeyer aan de Paterswoldseweg. De Van Heemskerckstraat en de Admiraal de Ruyterlaan zijn de belangrijkste buurtontsluitingswegen. De laatste heeft ruimtelijk gezien een grote uitstraling omdat ze als ooit beoogde ringweg erg breed opgezet is. Typerend voor de opbouw van de Zeeheldenbuurt is de onderlinge rangorde tussen de verschillende straten.

Funcities

De wijk heeft tevens een structuur die aangeeft hoe ze ruimte biedt aan verschillende soorten van gebruik (funcities). Het gaat hier om funcities op zowel stedelijk als wijkniveau. Bedrijven met een stedelijke functie liggen vaker langs de stadsontsluitingsroutes die de wijk verbinden met de rest van de stad. Het kantoor van de Dienst Sociale Zaken en Werk heeft zo'n stedelijke functie maar ook de fabriek van Niemeyer aan de Paterswoldseweg en de overige funcities aan de Eendrachtskade zijn voorbeelden van bedrijven met een stedelijke functie. Hetzelfde geldt voor de bedrijven en scholen aan de Admiraal de Ruyterlaan. Deze scholen en ondernemingen zijn, hoewel niet wijkgebonden, van belang voor de levendigheid en multifunctionaliteit van de wijk.

De belangrijkste wijkfunctie naast wonen is de detailhandel. Deze ligt voornamelijk aan de Paterswoldseweg. De functie recreatie ligt niet in de wijk zelf. Het Stadspark, op korte afstand gelegen, is in recreatief opzicht de aangewezen plek voor de wijk.

Onderwijs vervult een functie op stedelijk niveau. Veel kinderen in het voortgezet onderwijs van omliggende wijken en uit de rest van de stad zijn aangewezen op de onderwijsvoorzieningen in de Zeeheldenbuurt.

De funcities, zoals die zijn onderscheiden in de wijk, de scholen en de overige stedelijke funcities zijn allen min of meer direct gekoppeld aan de ruimtelijke hoofdstructuur van de wijk, die gevormd wordt door de oorspronkelijke radialen van de stad en het voormalig ringwegtracé de Admiraal de Ruyterlaan. De woonfunctie is de meest belangrijke in de wijk en strekt zich uit tot aan de grenzen van de wijk. De Zeeheldenbuurt wordt dan ook niet voor niets gekarakteriseerd als een 'stedelijke woonwijk'. Tot slot komen verspreid over de wijk tussen het wonen enkele andere funcities voor. Allen hebben een relatie met het wonen of de buurt.

Stedenbouwkundige kwaliteit

De buurt is gelegen vlakbij het absolute hart van de stad. De Westerhaven is het nieuwe voorportaal van de stad geworden en grenst direct aan deze buurt. De wijk toont een grote variatie in bebouwingswijze en architectuur.



Dat komt door de verschillende periodes waarin de wijk is gebouwd. Deze grote variatie heeft echter niet tot een onsaamhangend stedenbouwkundig beeld geleid. De wijk is qua bebouwing gevarieerd opgezet met, centraal in de wijk gelegen, een prachtig openbaar groen- en waterplein met een grote stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Ook de Admiraal de Ruyterlaan heeft met zijn ruime maat en de bijna parkachtige inrichting een grote stedenbouwkundige en daarmee tevens een grote woonkwaliteit. De binnenterreinen achter de woningen zijn als particuliere tuinen verkaveld. Als groen- en rustgebied voor het omringende wonen een niet te onderschatten kwaliteit.

Uitgangspunt van het bestemmingsplan is de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te behouden. Het plan beoogt die kwaliteiten te versterken waar dit mogelijk en noodzakelijk is.

De Paterswoldseweg

De Paterswoldseweg is één van de uitvalswegen (radialen) waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft en is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Er is in de loop van de tijd een duidelijke samenhang tussen de invulling van de ruimte en de functie van de bebouwing langs de route ontstaan. Naarmate het absolute stadshart meer nadert nemen de stedelijke functies en de bebouwingsdichtheid toe. Op het laatste stuk Paterswoldseweg voor de Westerhaven komen de winkels, cafe's en bedrijven van oudsher vrijwel naast elkaar voor.



Bedrijven die vroeger buiten de stad lagen zijn door de stedelijke ontwikkelingen ingehaald maar zijn nog steeds in het stedelijk weefsel zichtbaar. De Niemeyerfabriek is er een voorbeeld van maar ook het voormalige Nelf lakfabriekterrein laat de oorspronkelijke verkavelingrichting van het landschap nog zien.



Daarnaast heeft de Paterswoldseweg van oudsher een belangrijke woonfunctie. De entree van het centrum van de stad wordt bij de Westerhaven gemarkeerd door de hoogbouw van de Dienst Sociale Zaken en Werk (de Zwarte doos). De toren is iets naar achteren geplaatst en heeft met de drie bouwlagen ervoor een gezicht naar de Paterwoldseweg gekregen. De functie heeft iets te weinig uitstraling naar de Paterswoldseweg en is door zijn horizontale schaal en architectuur een enigszins vreemde eend in de bijt. Ook aan de Witte de Withstraat is de ruimtelijk invulling met een parkeerdek niet heel gelukkig te noemen. De krommingen in de Paterswoldseweg, voortkomend uit de ligging van de oorspronkelijke landweg geven de ruimte een zekere beslotenheid. De architectonische allure van de aansluitende bebouwing draagt daar zeker aan bij. De inrichting van de openbare ruimte wordt zeker aan het eind van de straat bij de Westerhaven gedomineerd door de verkeersfunctie van de straat.

Hoendiep

Voor een beschrijving van het Hoendiep wordt verwezen naar de paragraaf die is opgenomen in de beschrijving van Kostverloren.

Eendrachtskade

De Eendrachtskade is ontstaan na het graven van het Eendrachtskanaal in de 20er jaren van de vorige eeuw. De functies langs dit kanaal hebben van oorsprong altijd iets met het water van doen gehad en hadden een betekenis die uitsteeg boven het niveau van de buurt. In de bebouwing is dat op sommige plaatsen tot op de dag van vandaag nog te zien in de vorm van de pakhuizen. Oorspronkelijk was zelfs op de plaats waar later de studentenflat is gebouwd een scheepswerfje. De woonfunctie kwam langs het kanaal dan ook oorspronkelijk niet voor. Met de verdwijning van de scheepvaartactiviteiten zijn enkele gebouwen omgebouwd tot woningen maar nog steeds is de overwegende functie bedrijven en kantoren met een stedelijke functie en uitstraling. De bebouwingshoogte en architectonische kwaliteit langs de kade is voor het overige divers te noemen. Op sommige plaatsen is hogere bebouwing in het bestaande profiel van het kanaal mogelijk. Daarbij kan bij de invulling gedacht worden aan een stapeling van functies. Daarbij kan tevens worden gedacht aan bedrijven of dienstverlening met wonen op de verdieping. Maar ook een woonfunctie op zich is mogelijk, m.n. voor studentenhuisvesting is de locatie geschikt. Oorspronkelijk had de Eendrachtskade slechts een functie als ontsluitingsroute voor de buurt zelf alsook als aan- en afvoerroute van de suikerfabriek. Na het gereedkomen van de Abel Tasmanbrug maakt de Eendrachtskade ineens onderdeel uit van het stedelijk netwerk en de diepenring rond de stad. Daarmee is de functie van de Eendrachtskade opgewaardeerd tot een toegangsroute tot de stad. Als ontsluitingsroute voor de buurt heeft zij voor het autoverkeer haar betekenis grotendeels verloren. Langs de kade van het kanaal liggen net als langs het Hoendiep woonboten waarvan de beeldkwaliteit hier en daar te wensen over laat. Bovendien liggen de woonarken dusdanig dicht op elkaar dat van een visuele relatie met het water nauwelijks nog sprake is.

Peizerweg

De Peizerweg is een oorspronkelijke landweg, een verbindingsweg tussen stad en ommeland. Hoewel de straat als route naar de stad en omgekeerd aan betekenis heeft ingeboet heeft de weg nog steeds een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de buurt. De breedtemaat van het profiel, de inrichting van de openbare ruimte, de hoogte van de aansluitende bebouwing en de architectonische allure van de aansluitende bebouwing laten de oorspronkelijke betekenis van de straat zien. Van een echte ruimtelijk beëindiging bij de Admiraal de Ruyterlaan is geen sprake. Kenmerkend voor de Peizerweg is juist het contrast tussen open en dicht. De overgang van gesloten bouwblokstructuur van voor de Tweede Wereldoorlog naar de naoorlogse strokenverkaveling aan het einde van de Peizerweg, ingegeven door de afnemende dieptemaat van de te bebouwen kavel, is stedenbouwkundig bijzonder en met zorg vormgegeven. Onder dit complex komt een strookje met functies voor die samen met het hoogteaccent van de bebouwing de entree van de wijk op deze plek vormgeven.

Admiraal de Ruyterlaan

De Admiraal de Ruyterlaan was bij de aanleg bedoeld als ringweg. De bebouwing in deze straat heeft een maat gekregen die bij een ringweg past. De aansluiting op de Peizerweg en de overgang bij het spoor heeft in afwachting van het doortrekken van de ringweg indertijd de tijdelijke functie van wijkgroen gekregen en heeft daarmee een belangrijke betekenis voor de buurt. Daarnaast is het groen van betekenis voor de woonkwaliteit van de omringende bebouwing. Voor de wijk is dit in de beleving feitelijk de groene begrenzing van de wijk. De straat begint bij de Hoendiepsbrug, doorsnijdt de hele wijk, kruist zonder beëindiging in de wijk uiteindelijk het spoor waar het tracé een vervolg krijgt en de ringweg uiteindelijk ook daadwerkelijk is aangelegd. De Admiraal de Ruyterlaan manifesteert zich als gevolg van de grote breedtemaat als de belangrijkste stedenbouwkundige ruimte. De bebouwing aan de westkant van de straat doet in zijn verbrokkeldheid, bebouwingshoogte en functionele

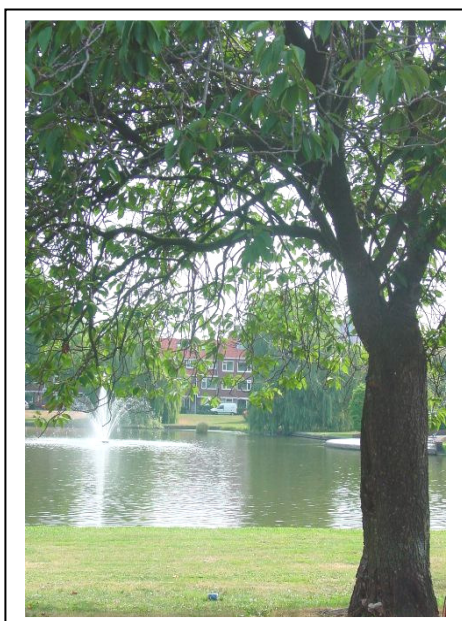
diversiteit niet echt recht aan de ruimtelijke maat en betekenis van deze straat. Als gevolg van de geluidcontour van de suikerfabriek is woningbouw voorlopig niet mogelijk. De Aaborglocatie en het Encehaterrein zijn dan ook tot op de dag van vandaag enigszins vergeten stukjes stad waar het groen het beeld domineert en enkele functies (o.a. een school) hun plek hebben gevonden. Voor het Encehaterrein is ondertussen een stedenbouwkundig plan gereed wat voorziet in een kantorenpark in een groene setting. Daarmee wordt het terrein onderdeel van het netwerk van de stad en krijgt het een openbaarheid die het tot nu niet had. Een auto-ontsluiting van beide terreinen zou bij voorkeur via een brug over het Hoendiep moeten plaatsvinden.

Van Heemskerckstraat

De Van Heemskerckstraat is de oorspronkelijke ontsluitingsroute van de suikerfabriek die ooit ver buiten de stad lag. Aan deze belangrijke route is ook de monumentale directeurswoning op de hoek met de Admiraal de Ruyterlaan gelegen. De oorspronkelijke stedenbouwkundige betekenis van de straat is nog steeds afleesbaar in de breedtemaat van het profiel van de straat en de hoogte van de aangelegene bebouwing. In de stedenbouwkundige structuur van de beide locaties Aaborg en Encehaterrein is de Van Heemskerckstraat in de toekomst een vanzelfsprekende hoofdontsluiting.

Van Brakelplein

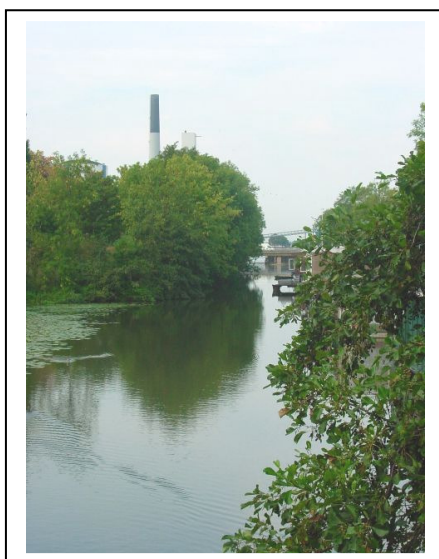
Het Van Brakelplein is een buitengewoon monumentaal plein. Een zeldzaam voorbeeld in Groningen waarbij het samengaan van stedenbouw, architectuur en de inrichting van de openbare ruimte tot zo'n mooi en samenhangend resultaat heeft geleid. Een plek om met zorg mee om te blijven gaan.



De grote maat van het plein en de inrichting met groen en water zorgen op een vanzelfsprekende manier voor woonkwaliteit bij het omringende wonen. De plek is door zijn maat en zijn groene inrichting in contrast met de versteende omgeving een bijzondere plek voor de gehele buurt en daarmee stedenbouwkundig van betekenis.

Encehaterrein

Het Encehaterrein wordt begrensd door het Hoendiep, de Admiraal de Ruyterlaan, de van Heemskerckstraat en de spoorlijn Groningen / Sauwerd. Het is, samen met de Aaborglocatie het



laatste terrein binnen de ring dat zich nog onttrekt aan het openbare stadsleven. Tot voor kort vormde het een verscholen woonplaats voor stadsnomaden. De dynamiek van de stad heeft zich nu op dit terrein gericht. Het terrein wordt mogelijk ontwikkeld tot een bescheiden kantorenpark in het groen.

Aaborglocatie

Deze locatie ten zuiden van de van Heemskerckstraat herbergt in een stedenbouwkundig amorfe setting diverse woon-, werk- en onderwijsfuncties. De beperkingen in verband met geluidhinder en het particuliere eigendom hebben tot op heden nog geen ontwikkelingen opgeleverd die de situatie aanmerkelijk kunnen verbeteren.

3.3.2 Gewenste ontwikkeling

Inleiding

De bestaande wijk heeft een overwegende woonfunctie, een aantrekkelijke woonomgeving en een goede bereikbaarheid van en naar het centrum. Alle voorzieningen liggen in de wijk of in de directe omgeving. De stedenbouwkundige structuur is helder. Het beleid is gericht op handhaving en zo mogelijk versterking van deze kwaliteiten. De bestaande bebouwingsstructuur en bebouwingshoogte worden met enige marge vastgelegd.

Het woongebied

De Zeeheldenbuurt kenmerkt zich door een sterke samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. Het principe van het gesloten bouwblok komt vrijwel in de gehele buurt voor. De bebouwing kenmerkt zich door sterke eenduidige wanden, zowel in bouwmassa, hoogte, functie, woningtype, als in de overgangen tussen openbaar en privé. Bovendien is de ontsluiting van de woningen altijd direct vanaf de straat, de oriëntatie consequent op de straat. Behoud van de woonkwaliteit en van de positie van de Zeeheldenbuurt op de stedelijk woningmarkt is een doelstelling voor de woningvoorraad.

Wonen en werken

Algemeen

De Zeeheldenbuurt is door de groei van de stad in de loop van de tijd steeds meer een binnenstedelijke wijk geworden, die relatief dicht bij het stadscentrum ligt. Bij dit meer binnenstedelijke karakter horen functies die dit karakter benadrukken. De nabijheid van de stad gecombineerd met een goede bereikbaarheid bieden een gunstig vestigingsklimaat voor

kleinschalige economische functies langs de radialen van de stad in de commerciële en overige dienstverlening waarbij vooral het combineren van wonen en werken mogelijk is. Met name de Paterswoldseweg, de Eendrachtskade en delen van de Peizerweg lenen zich goed voor een dergelijke ontwikkeling.

Om deze ontwikkeling verder mogelijk te maken is daarnaast in dit bestemmingsplan werken aan huis binnen randvoorwaarden mogelijk gemaakt.

Encehaterrein en Aaborg

Aan de westrand van de Zeeheldenbuurt ligt een tweetal locaties die, zoals al eerder gememoreerd, al sedert lange tijd een marginaal bestaan bestaan leiden. Voor de stad in het algemeen en voor Zeeheldenbuurt in het bijzonder is het wenselijk mogelijkheden te bieden voor ontwikkeling.

- Encehaterrein

Op het Encehaterrein is een hoogwaardige kantoorontwikkeling voorzien, het zgn. Van Heemskerckpark. Het terrein is vanwege de industrielawaai-contour van de suikerfabriek ongeschikt voor de functie wonen, die op zich op deze plek erg aantrekkelijk zou kunnen zijn gezien de nabijheid van de binnenstad.

Het relevante beleidskader voor de kantoorontwikkeling wordt gevormd door de kantorennota. Daarin wordt een grote prioriteit gelegd bij de realisering van de plannen op het Europapark. Slechts in beperkte mate zullen initiatieven buiten het Europapark gehonoreerd worden.

Uitzondering wordt gemaakt voor kantoorvestigingen die kleiner zijn dan 2500 m². In lijn met dat vestigingsbeleid zou op de locatie van het Encehaterrein kantoorontwikkeling kunnen plaatsvinden, tot een maximum van 20.000 m², voor bedrijven die zich zelfstandig willen vestigen en afficheren in units die gemiddeld kleiner zijn dan 1500 m². Op een aantal specifieke plekken zijn kantoren mogelijk tot een maximum van 2500 m² bvo per kantoorgebouw.

Het belangrijkste uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Van Heemskerckpark is dat het onderdeel van het netwerk van de stad gaat uitmaken. Dat betekent dat het een goede toegankelijkheid en een uitnodigende uitstraling gaat krijgen. En dat er, ondanks het feit dat er geen woonfuncties mogelijk zijn, toch verschillende activiteiten ontplooid kunnen worden, nu en in de toekomst.

Het Van Heemskerckpark is bedoeld voor kleinschalige kantoorontwikkeling, voor individuele bedrijven die zelfstandig gehuisvest willen zijn en zich als zodanig willen presenteren.

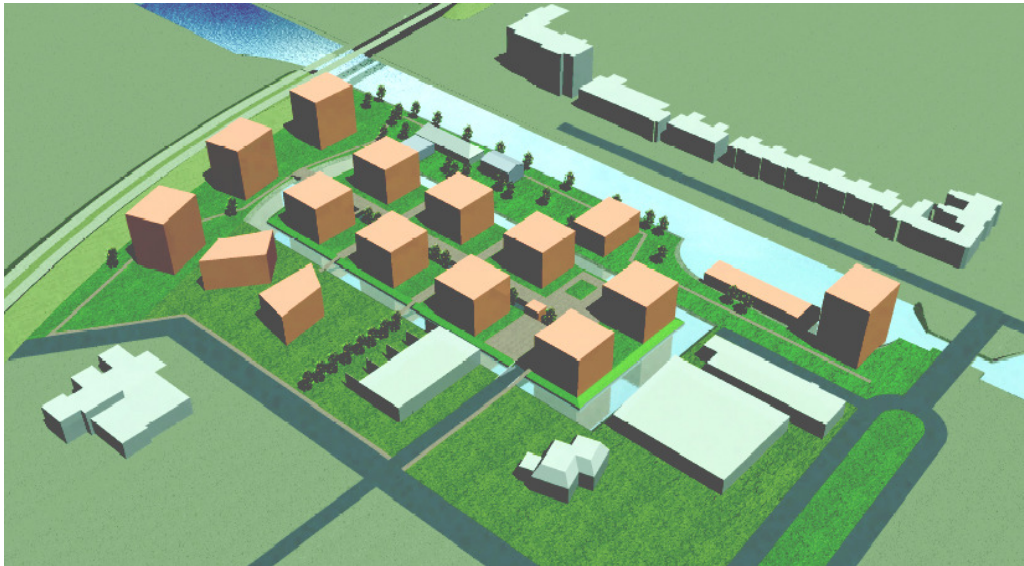
Daarnaast biedt het ruimte voor een aantal commerciële voorzieningen, zoals kinderopvang, een café-restaurant, sportfaciliteiten en dergelijke.

Het park heeft een groene ambiance: de gebouwen worden omgeven door groen en water. Het parkeren (grotendeels ondergronds) en de wegen worden aan dit beeld ondergeschikt gemaakt. De monumentale bomen en de nieuwe groenvoorzieningen versterken dit beeld.

Het kantorenpark heeft een goede bereikbaarheid, zowel voor de eigen werknemers als de bezoekers.

De gemeenteraad heeft in 2004 het stedenbouwkundig plan Van Heemskerckpark vastgesteld. In dit bestemmingsplan is de gewenste kantoorontwikkeling opgenomen als uit te werken bestemming. Omdat sinds de vaststelling van het stedenbouwkundig plan de kantorenmarkt verslechterd is, is het denkbaar dat een stedenbouwkundig plan in een andere opzet wenselijk is. De uitwerkingsverplichting biedt de mogelijkheid om dat te doen. De randvoorwaarden (waaronder bereikbaarheid voor autoverkeer via de Hoendiepbrug) voor deze uitwerking zijn in de voorschriften opgenomen. Het plan Van Heemskerckpark past uiteraard in deze randvoorwaarden.

Tevens is een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening op de locatie gelegd. Daarmee wordt de mogelijkheid geboden om naast kantorenbouw maatschappelijke dienstverlening en lichte bedrijvigheid toe te laten. Het zijn functies die op deze locatie denkbaar zijn. In de nabijheid zijn al diverse andere onderwijsfuncties gevestigd, terwijl ook enkele bedrijven aanwezig zijn. Maar ook hier geldt dat aan randvoorwaarden moet worden voldaan; daarom zal voor een gemengde invulling van het terrein ook een uitwerkingsplan moeten worden gemaakt. Randvoorwaarden zijn o.a. de auto-ontsluiting via de Hoendiepbrug en toelaatbaarheid in het kader van de Wet geluidhinder.



Stedenbouwkundig plan voor het Van Heemskerckpark

Aaborglocatie (incl. Erasmusschool)

De Aaborglocatie kent dezelfde beperkingen vanuit de milieuwetgeving als het Encehaterrein: de industrielawaai-contour van de suikerfabriek verhindert dan wel bemoeilijkt de nieuwe vestiging van geluidgevoelige functies. Op het terrein zijn momenteel de functies wonen (kamerverhuur), dienstverlening en onderwijs gevestigd. Deze functies worden in dit bestemmingsplan bevestigd. Het is wenselijk het terrein een perspectief op ontwikkeling te bieden. Een gemengde invulling behoort daarbij zeker tot de mogelijkheden (zakelijke dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, lichte bedrijvigheid). De gecombineerde wijzigingsbevoegdheid / uitwerkingsplicht die in dit plan is opgenomen, maakt die functiemenging mogelijk maar deze moet wel zijn vorm vinden in een uitwerkingsplan. Wonen blijft vooralsnog wegens de geluidhindersituatie uitgesloten.

Eendrachtskade

De woonfunctie kwam langs het kanaal oorspronkelijk niet voor. Met de verdwijning van de scheepvaartactiviteiten zijn enkele gebouwen omgebouwd tot woningen maar nog steeds is de overwegende functie bedrijven en kantoren met een stedelijke functie en uitstraling. Het gebouw van de Dienst Sociale Zaken en Werk is er het aansprekendste voorbeeld van. Het gebouw markeert met haar hoogte tevens de entree van de stad bij de Westerhaven. De bebouwingshoogte en architectonische kwaliteit langs de kade is voor het overige divers te noemen. Op sommige plaatsen is hogere bebouwing in het bestaande profiel van het kanaal mogelijk, op sommige plaatsen gewenst. De voormalige Schoeverslocatie is zo'n plek.

Woningstichting IN heeft deze locatie verworven en is van zins op deze locatie studentenwoningen te realiseren aansluitend op de ernaast gelegen locatie, een voormalig kantoorgebouw wat recent reeds is verbouwd voor de bovengenoemde doelgroep.

In de rand van het gesloten bouwblok is in principe voldoende volume mogelijk en wenselijk. Ook een forse hoogte is op deze locatie gewenst en mogelijk gezien de ligging van de locatie ten opzichte van de omringende bebouwing (bezonning), de betekenis van de Eendrachtskade als stedelijke route en de grote maat in het profiel van de Eendrachtskade. Bovendien komen langs het kanaal van oudsher grotere volumes voor.

Op het binnenterrein van het bouwblok als totaal is van oudsher bebouwing voorgekomen. Globaal wordt in het bestemmingsplan op binnenterreinen 40% bebouwing toegestaan om deze bebouwing ook in de toekomst mogelijk te maken.

Eendrachtskade 6 t/m 12 bestaat uit twee kadastrale kavels waarvoor 1 ruimtelijk functioneel ontwerp is bedacht. Daartoe is een onderzoek gedaan waarin verschillende ruimtelijke modellen ten opzichte van elkaar zijn beoordeeld. Het voorgestelde model biedt de meeste kwaliteit zowel

ten opzichte van de ruimtelijke samenhang van het plan zelf als ten opzichte van de directe omgeving. Het plan voorziet in een achter het hoofdvolume geplaatste 3 lagen hoge bebouwing parallel aan de ontsluitingsroute die de bebouwing op die plek concentreert en de rest het binnenterrein daarmee volledig vrijlaat. Dit zorgt voor sociale veiligheid langs de ontsluitingsroute en op het binnenterrein, woonkwaliteit op het binnenterrein zelf en de meest minimale bebouwing op de grens van de erachter gelegen bebouwingsgrens. Van het totale binnenterrein in bezit van IN wordt niet meer dan de in het bestemmingsplan aangegeven 40% bebouwd. Daarmee past het plan binnen de intentie van het bestemmingsplan. Gezien de ligging van de locatie ten opzichte van de bebouwing is een beperking van zonlicht niet aan de orde. Ook problemen ten aanzien van de privacy zijn gezien de plattegronden en de uitwerking van de koppevel op deze plek niet te verwachten.

Openbare ruimte en groenstructuur

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in hoge mate bepaald door de historie van de wijk, de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en de typering van de gebieden. Zij is onder andere zichtbaar in de verschillen in architectuur en typen woningbouw.

Naast een accent op verscheidenheid wordt aandacht gevraagd voor de samenhang. Het laten samenvallen van de ruimtelijke met de functionele, verkeers- en groenstructuur leidt tot een grotere samenhang, herkenbaarheid en duidelijkheid. Voorwaarde is dat materiaalgebruik, bestratingsplan, verlichtingsplan en gekozen straatmeubilair hierbij aansluiten.

De bestaande hoofdgroenstructuur wordt in het bestemmingsplan vastgelegd. Het gaat hier om het groen van het voormalige ringwegtracé van Berlage langs de Admiraal de Ruyterlaan en het groen van het van Brakelplein.

De binnenterreinen zijn van belang als groene rustgebieden die een contrast vormen met de versteende en openbare straten.

3.4 Badstratenbuurt

3.4.1 Beschrijving

De Badstratenbuurt is qua ontwikkelingsgeschiedenis een beetje vergelijkbaar met de wijken Oosterpoort en Noorderplantsoenbuurt. De wijken hebben dezelfde ontstaansgeschiedenis, gebouwd direct na de ontmanteling van de wallen ter verlichting van de woningnood, terwijl ook de kenmerkende bebouwingsstructuur met haar kleinschalige verkaveling overeenkomsten vertoont.

Stedenbouwkundige structuur

De Badstratenbuurt is wat men noemt een stedelijke woonbuurt en vormt een duidelijke stedenbouwkundige eenheid. De buurt heeft herkenbare grenzen: de Paterswoldseweg, het Noord Willemskanaal en de spoorlijn. Door deze grenzen is de buurt te onderscheiden als een buurt met een eigen identiteit, maar zij wordt hiermee ook van de omliggende wijken afgegrensd. De ligging ten opzichte van het centrum van de stad is gunstig. Mede door de bebouwing van de Westerhaven en de korte afstand tot het absolute van de stad is die relatie direct en duidelijk. De duidelijke grenzen van de buurt samen met de stedenbouwkundige inzichten en ingrepen uit de verschillende tijdperiodes, met name de stadsvernieuwing uit de 80-er jaren, hebben de Badstratenbuurt gevormd tot wat ze nu is. Het ruimtelijk en functionele contrast met de kantoorlocatie aan de andere kant van het Noord Willemskanaal is groot.

Bebouwingsmethode

Het gesloten bouwblok is alom vertegenwoordigd en kenmerkend voor de buurt. De meeste straten kenmerken zich door ononderbroken gevelwanden. Tussen en achter de woningen liggen op een aantal plekken bedrijfstjes met verschillende functies. Deze zijn bijna alle van betekenis voor de buurt. De rand van de buurt langs het spoor wordt voor het grootste gedeelte in beslag genomen door terrein van de Niemeyer tabaksfabriek met daarop een losstaand kantoorgebouw. Tot slot staat op het terrein van het voormalige badhuis nieuwbouw in een soort strokenverkaveling rond een gemeenschappelijk stukje groen.

Stratenpatroon

De Badstratenbuurt is te bereiken via de Paterswoldseweg en de Eeldersingel. Deze routes zijn nog steeds van belang op stedelijk niveau en herbergen daarmee ook voor de stad relevante bedrijven, kantoren of andere instellingen. In de Badstratenbuurt zelf is de oorspronkelijke meest kleinschalige bebouwing nog aanwezig zodat het buurtje nog vrijwel geheel intact is.



De Westerhaven en voor fietsers de route langs de Sluiskade zijn de meest directe verbindingen met het centrum van de stad. De buurt zelf is een netwerk van straten. Alle straten binnen de Badstratenbuurt hebben dezelfde stedenbouwkundige betekenis.

Funcities

De functies die kunnen worden onderscheiden zijn vnl. wonen, dienstverlening, detailhandel en horeca.

De Badstratenbuurt heeft hoofdzakelijk functies die door de bewoners van de wijk worden gebruikt. De belangrijkste hiervan is de detailhandel. Deze ligt voornamelijk aan de Paterswoldseweg.

De woonfunctie is de meest belangrijke in de wijk en strekt zich uit tot aan de grenzen van de wijk. De Badstratenbuurt wordt dan ook niet voor niets gekarakteriseerd als een "stedelijke woonwijk". Vlak voor de spoorwegovergang vanuit de stad gezien heeft Niemeyer zijn hoofdkantoor gekregen. In dit zuidelijke deel van de wijk bevindt zich tevens een supermarkt die van betekenis is voor zowel Badstraten- als Zeeheldenbuurt.

Tot slot komen verspreid over de wijk tussen het wonen enkele andere functies voor. Allen hebben een relatie met het wonen of de buurt.

Stedenbouwkundige kwaliteit

De buurt is gelegen vlakbij het absolute hart van de stad. De Westerhaven is het nieuwe voorportaal van de stad geworden en grenst direct aan deze buurt. De buurt toont een grote eenheid in stedenbouw, architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. De wijk is qua bebouwing door de subtiele onderlinge verschillen gevarieerd opgezet met, oorspronkelijk aan het eind van de wijk gelegen, een prachtig openbaar badhuis.



Het badhuis heeft zijn functie reeds lang verloren, ook het zwembad dat hier lag is verdwenen maar de oorspronkelijk bebouwing is, weliswaar met een andere functie, in tact gebleven en de vorm van het oorspronkelijke zwembad is reden geweest om de stedenbouwkundige invulling vorm te geven met een voor Badstratenbuurtse begrippen groot groenplein. De binnenterreinen achter de woningen zijn particulier verkaveld en hier en daar behoorlijk volgebouwd. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is de ruimtelijke kwaliteit van de wijk te behouden. Het plan beoogt die kwaliteiten te versterken waar dit mogelijk en noodzakelijk is.

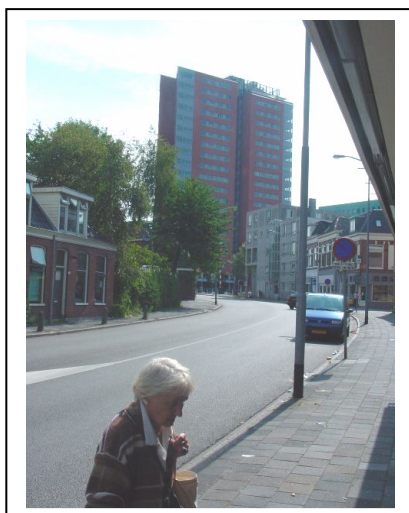
De Paterswoldseweg

De Paterswoldseweg is één van de uitvalswegen (radialen) waarlangs de stad zich ontwikkeld heeft en is een belangrijke toegangsroute naar de stad. Op het laatste stuk Paterswoldseweg voor de Westerhaven komen de winkels, cafe's en bedrijven van oudsher vrijwel naast elkaar voor. Bedrijven die vroeger buiten de stad lagen zijn door de stedelijke ontwikkelingen ingehaald maar zijn nog steeds in het stedelijk weefsel zichtbaar. De Niemeyerfabriek is er een voorbeeld

van maar ook het voormalige Nelf lakfabriekterrein laat de oorspronkelijke verkavelingrichting van het landschap nog zien. Daarnaast heeft de Paterswoldseweg van oudsher een belangrijke woonfunctie. De krommingen in de Paterswoldseweg, voortkomend uit de ligging van de oorspronkelijke landweg geven de ruimte een zekere beslotenheid. De architectonische allure van de aansluitende bebouwing draagt daar zeker aan bij. De inrichting van de openbare ruimte wordt zeker aan het eind van de straat bij de Westerhaven gedomineerd door de verkeersfunctie van de straat.

Eeldersingel

Ten opzichte van de grote open ruimten van de oorspronkelijke Westerhaven en de Zuiderhaven (Emmasingel) is bij de Eeldersingel sprake van een stedenbouwkundige vernauwing. Dit gebied kent een kleinschalige verkaveling. De Eeldersingel is zowel functioneel als ruimtelijk sterk gerelateerd aan de er achter gelegen woonbuurt. Oorspronkelijk kwamen hier diverse functies naast elkaar voor.



Doordat de ruimtelijke schaalvergroting op deze plek de functionele schaalvergroting niet heeft bijgehouden vindt er een functionele slijtage plaats. Gelegen tussen Eendrachtskade en Emmasingel is dit de enige plek waar de woonfunctie nu dominant is geworden hoewel door de zware verkeersfunctie van de straat op deze plek de woonkwaliteit onder druk staat.

Bij de Sluis

Het bouwblok "Bij de Sluis" vormt een restant van een vroegere structuur en is door de ontwikkelingen eromheen enigszins los van de omgeving komen te liggen.



Het is een sfeervol en monumentaal stukje stad dat iets van de ontwikkelingsgeschiedenis van de stad op deze plek laat zien.

Noord Willemskanaal

De langs het Noord Willemskanaal gelegen Marwixkade wordt gekenmerkt door, althans voor de Badstratenbuurt, relatief veel vervangende nieuwbouw. De overkant van het kanaal wordt bepaald door de nieuwbouw van de kantorenlocatie aldaar die zich op de eerste bouwlagen langs het kanaal manifesteert als een gesloten muur.



Door de breedtemaat van het totale profiel over het kanaal, de inrichting van de openbare ruimte met veel groen, de zichtlijn over het water op de stad en de kwaliteit die het water met zich mee brengt is hier toch sprake van een bijzonder aangenaam woonklimaat. Daarnaast wordt het beeld bepaald door de woontoren op de kruising van de beide waterwegen Noord Willemskanaal en Verbindingskanaal.

3.4.2 Gewenste ontwikkeling

De bestaande wijk heeft een overwegende woonfunctie, een aantrekkelijke woonomgeving en een goede bereikbaarheid van en naar het centrum. Alle voorzieningen liggen in de wijk of in de directe omgeving. De stedenbouwkundige structuur is helder. Het beleid is gericht op handhaving en zo mogelijk versterking van deze kwaliteiten. De bestaande bebouwingsstructuur en bebouwingshoogte worden met enige marge vastgelegd.

Het woongebied

De Badstratenbuurt kenmerkt zich door een sterke samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. Het principe van het gesloten bouwblok komt vrijwel in de gehele buurt voor. De bebouwing kenmerkt zich door sterke eenduidige wanden; dit geldt zowel in bouwmassa, hoogte, functie, woningtype, als in de overgangen openbaar en privé. Bovendien is de ontsluiting van de woningen altijd direct vanaf de straat, de oriëntatie consequent op de straat.

Wonen en werken

Het karakter van de Badstratenbuurt is dat van een binnenstedelijke buurt: gelegen in de historisch gegroeide stad en nabij het stadscentrum. Bij dit meer binnenstedelijke karakter horen functies die dit karakter benadrukken. De nabijheid van de stad gecombineerd met een goede bereikbaarheid bieden een gunstig vestigingsklimaat voor kleinschalige economische functies langs de radialen van de stad in de commerciële en overige dienstverlening waarbij vooral het combineren van wonen en werken mogelijk is.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is in dit bestemmingsplan werken aan huis binnen een aantal randvoorwaarden mogelijk gemaakt.

Om het binnenstedelijke karakter van de wijk te onderstrepen is tevens aan de Paterswoldseweg op de hoek met Eeldersingel een geringe uitbreiding van de horeca mogelijk.

Openbare ruimte en groenstructuur

De kwaliteit van de openbare ruimte moet worden bekeken op alle schaalniveau's. Het gaat net zo goed om de identiteit van de buurt in het geheel van de stedelijke structuur als om de identiteit van de verschillende te onderscheiden deelgebieden binnen de wijk Badstratenbuurt / Zeeheldenbuurt. Deze kwaliteit wordt in hoge mate bepaald door de historie van de wijk, de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en de typering van de gebieden. Zij is onder andere zichtbaar in de verschillen in architectuur en typen woningbouw.

Naast het accent op verscheidenheid wordt aandacht gevraagd voor de samenhang. Het samenvallen van de ruimtelijke met de functionele, verkeers- en groenstructuur leidt tot een grotere samenhang, herkenbaarheid en duidelijkheid. Voorwaarde is dat materiaalgebruik, bestratingsplan, verlichtingsplan en gekozen straatmeubilair hierbij aansluiten.

De binnenterreinen zijn -hoewel hier en daar behoorlijk volgebouwd- van belang als groene rustgebieden, die een contrast vormen met de versteende en openbare straten.

Het badhuisplein is met haar voor de Badstratenbuurt relatief grote groengebied een bijzondere plek in de buurt.

3.5 Verkeersstructuur (incl. fietsvoorzieningen)

De stad

Op stedelijk niveau is het verkeerssysteem opgebouwd uit een ringweg die aansluit op het landelijk hoofdwegennet (A28, A7) en de regionale aanrijroutes (Bedumerweg, Damsterdiep, Europaweg, Emmaviaduct en Hoendiep) en een verdeelring en parkeeroute rondom het centrum: de zogenaamde Diepenring.

Op het gebied van openbaar vervoer is het spoorwegennet van de hoogste orde, met intercitytreinen naar het zuiden (Zwolle) en stoptreinen naar het noorden (Roodeschool), westen (Leeuwarden) en oosten (Hoogezand). Op regionaal niveau functioneert het spoorwegennet als verzamellijn en vindt aan- en afvoer van passagiers plaats op verzamelstations met busvervoer (bijvoorbeeld in Winsum).

Op lokaal niveau is het openbaar vervoer van stad en streek geïntegreerd in het stedelijk wegennet en zijn er hoogwaardige routes voor het openbaar vervoer ingericht o.a. met busbanen en prioriteit bij verkeerslichten. De Paterswoldseweg en Hereweg maken onderdeel uit van dit hoogwaardige lokale openbaar vervoernetwerk. Het centrale punt in dit netwerk is het hoofdstation van Groningen.

Om in regionaal verband de kwaliteit van het openbaar vervoernetwerk te verbeteren zijn vergaande plannen ontwikkeld. In de eerste fase van dit Kolibriproject wordt een tramlijn voorgesteld van Zernike, via de binnenstad, naar het Hoofdstation.

Het fietsnetwerk is fijnmazig van aard en onderverdeeld in utilitaire hoofdroutes, ondergeschikte routes en recreatieve routes (beleidsnota Fietsverkeer 2002). De route via de Rembrandt van Rijnstraat en Admiraal de Ruyterlaan is een belangrijke fietsroute voor scholieren in noord-zuid richting. In oost-west richting zijn het Hoendiep en de A-weg van groot belang voor fietsers in relatie tot het centrum.

De aansluiting met de Westelijke ringweg zal in 2005-2006 wijzigen in een ongelijkvloerse aansluiting. Dit zal van grote invloed zijn op de doorstroming en veiligheid op het Hoendiep. De verwachting is dat de situatie sterk zal verbeteren.

Kostverloren

Het gebied wordt aan de westzijde begrensd door een spoorlijn. Ter hoogte van het Reitdiep is een potentiële stationslocatie. Er is een spoorverdubbeling voorgesteld en deels uitgevoerd, tot aan het Noorderstation. Ter hoogte van het Reitdiep wordt gedacht aan een nieuwe fietsverbinding (brug) met Vinkhuizen.

Kostverloren is ingericht als een verblijfsgebied (30 km/h regime). In 2005 worden enkele aanvullende 30 km/h maatregelen genomen en wordt de Jan Steenstraat opnieuw ingericht. Kostverloren wordt begrensd door gebiedsontsluitende wegen (Friesestraatweg en Hoendiep), waar een 50 km/h regime geldt, waarop ook openbaar vervoer rijdt. Beide wegen sluiten rechtstreeks aan op het stedelijk hoofdwegennet (Westelijke ringweg). Ter hoogte van het Hoendiep wordt in 2005 gestart met de aanleg van een ongelijkvloers kruispunt ter bevordering van de doorstroming en veiligheid. De Westelijke ringweg en de spoorlijn hebben vooral invloed op het leefklimaat in Kostverloren, gelet op milieuaspecten en barrièrewerking.

De Rembrandt van Rijnstraat vervult een belangrijke functie als fietsroute voor met name scholieren. De relatie vanuit de buurt met het centrum is via de Jan Steenstraat - Kraneweg - Verlengde Visserstraat. De Friesestraatweg is voorzien van vrijliggende fietspaden. Het Hoendiep bestaat uit een hoofdrijbaan en een parallelweg aan de noordzijde. Fietsers kunnen in beide richtingen via de parallelweg rijden. Op de drie kruispunten, op de rand van Kostverloren, waar fietsverkeer en autoverkeer elkaar ontmoeten wordt de situatie als onveilig en complex ervaren.

Voor voetgangers geldt hetzelfde, alleen verschilt de gebruikersgroep per locatie. Bij het Hoendiep gaat het om middelbare scholieren die met de bus komen en bij de Kraneweg gaat het om scholieren uit het basisonderwijs die te voet of met de fiets komen en bij de verkeerslichten oversteken.

Functioneel gezien bestaat Kostverloren uit woningen, een kleine concentratie aan winkels (van Ruysdaelstraat), een kerk en een vensterschool. Aan de randen en in de Paulus Potterstraat zijn enkele bedrijven en kantoren gevestigd. De kantoren van de Huismeesters, KPN en de voormalige wijkpost hebben een grotere schaal en concentraties van parkeren op eigen erf. In dit deel van Kostverloren is grootschalige nieuwbouw in uitvoering. De parkeerdruk in de woonstraten is inmiddels zo hoog dat bij nieuwbouw zo mogelijk voorzien zal moeten worden in gebouwde voorzieningen en mogelijk zal in een aantal straten eenrichtingverkeer worden ingevoerd (Wijkplan Kostverloren 1992). Schilparkeren is ingevoerd in Kostverloren.

Op het gebied van verkeersveiligheid blijkt uit ongevalanalyse vooral de aandacht uit te gaan naar de kruising Hoendiep – Rembrandt van Rijnstraat. Verkeerskundig gezien doen zich alleen problemen voor op de gebiedsontsluitende wegen. Er ligt nu een opgave om te komen tot een ontwikkelingsvisie voor het Hoendiep, waarin verkeersveiligheid en doorstroming aan de orde zullen komen. De Friesestraatweg en de Kraneweg bevatten in beperkte mate (sluip)verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Kostverloren of de Schildersbuurt.

Zeeheldenbuurt

Hier is sprake van een soortgelijke verkeersstructuur en -problematiek als in Kostverloren. De Zeeheldenbuurt is ingericht als een verblijfsgebied (30 km/h) met aan de randen gebiedsontsluitende wegen (Hoendiep en Paterswoldseweg en Peizerweg). De Westelijke ringweg is van invloed op het leefklimaat (barrière en geluid).

Er zijn ook enkele kenmerkende verschillen met Kostverloren, zoals de aanwezigheid van de tabaksfabriek Niemeyer aan het spoor, ten zuiden van de Peizerweg.

Momenteel heeft de Zeeheldenbuurt een auto-ontsluiting aan de Eendrachtskade, de Paterswoldseweg en aan de Peizerweg. Het van Brakelplein vervult een rol in de interne circulatie. In de circulatie op buurniveau speelt de Admiraal de Ruyterlaan ook een rol. Vooralsnog is het meest zuidelijk deel eenrichtingverkeer. Eenzelfde ontsluitingsprincipe geldt voor de van Heemskerckstraat aan de kant van de Eendrachtskade.

Op het Encehaterrein is kantorenontwikkeling voorzien. De ontsluiting van dit terrein is bron van discussie geweest. Bewoners van de Zeeheldenbuurt hebben bezwaar aangetekend tegen handhaving van de bestaande buurtontsluiting na aanleg van het kantorenpark (in via de Admiraal de Ruyterlaan, uit via de van Heemskerckstraat-Abel Tasmanplein of de van Speykstraat). Verkeerskundig gezien is de toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de kantorenontwikkeling evenwel zo klein, dat deze ruimschoots binnen de gehanteerde normen voor verblijfsgebieden blijft. Om aan de bezwaren van de bewoners in de Zeeheldenbuurt tegemoet te komen wordt het openstellen van de Hoendiepbrug voor autoverkeer, dat een relatie heeft met het te ontwikkelen van Heemskerckpark, als oplossing gezien. De Hoendiepbrug aan het einde van de Admiraal de Ruyterlaan is momenteel alleen toegankelijk voor fietsers. Door rechtstreeks aan te sluiten op het Hoendiep, wordt het woongebied van de Zeeheldenbuurt niet belast met verkeer dat gerelateerd is aan het kantorenpark.

De openstelling van de Hoendiepbrug voor autoverkeer is echter geen op zichzelf staande maatregel, maar zal van invloed zijn op de doorstroming op het Hoendiep en op de vormgeving van het kruispunt. Het Hoendiep vormt de westelijke aanrijroute naar de binnenstad en kent nu al doorstromingsproblemen. Op deze route zijn maatregelen nodig om de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid te verbeteren. De provincie Groningen gaat in 2006 de aansluiting Hoendiep - Westelijke ringweg ongelijkvloers maken. De openstelling van de Hoendiepbrug voor autoverkeer heeft consequenties voor het Hoendiep en de aanliggende buurten op het gebied van doorstroming, veiligheid en sluipverkeer. Aanvullend op

verkeersstudies is, eind 2004, een visie voor de aanpak van het Hoendiep tussen de Westelijke ringweg en de Friesestraatweg door de gemeenteraad vastgesteld. De kern van deze visie is dat het verkeer op het hoofdwegenet moet doorstromen om het onderliggende wegennet te ontlasten. Het ongelijkvloers kruisen van het Hoendiep en de Westelijke ringweg past helemaal in deze visie.

Op het hoofdwegenet (Ringweg en Verbindingskanaalzone) worden, in de periode 2005-2007, een aantal verbeteringen gerealiseerd op het gebied van de doorstroming. Het Hoendiep (centrumzijde) wordt daardoor een aantal jaren ontlast en dat is gunstig voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid, zelfs als er rekening wordt gehouden met een verkeerstoename in de tijd vanuit de overig grote bouwlocaties zoals de Held, Gravenburg en Westpoort.

De openstelling van de Hoendiepbrug voor autoverkeer is nadelig voor de aspecten doorstroming en veiligheid, maar bij de reconstructie van dit kruispunt (2006) is dit grotendeels te ondervangen. De aanleg van o.a. een middengeleider op dit kruispunt zal een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. De verkeersdruk vanuit de Zeeheldenbuurt is dermate gering, dat de doorstroming op het Hoendiep, de komende tien jaar, van een aanmerkelijk betere kwaliteit zal zijn dan nu het geval is.

Medio 2005 is een pakket van maatregelen voorgesteld voor de kruisingen van de Rembrandt van Rijnstraat en de Friesestraatweg met het Hoendiep. Doel is het optimaliseren van de inrichting van beide kruisingen binnen de visie. Concreet gaat het dan om het bevorderen van de doorstroming op het Hoendiep, het verbeteren van de verkeersveiligheid met name voor overstekende fietsers en voetgangers en het minimaliseren van sluipverkeer door de Zeeheldenbuurt.

In de Zeeheldenbuurt wordt geklaagd over hard rijdende brommers op de Admiraal de Ruyterlaan en wordt het kruispunt met de spoorlijn (Peizerweg) en de kruisingen met de Paterswoldseweg als ingewikkeld ervaren. Dit roept soms vragen op over de verkeersveiligheid, maar de inrichting van de weg en de kruispunten is naar de huidige inzichten optimaal. De Paterswoldseweg en de Peizerweg zijn uitgevoerd met vrijliggende fietspaden en de belangrijkste kruisingen zijn voorzien van verkeerslichten.

In verband met de komst van de hogesnelheidsspoorlijn zal de spoorwegovergang Peizerweg mogelijk afgesloten worden voor autoverkeer. Dit zal uiteraard gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in de buurt.

Inmiddels is duidelijk dat het Hoendiep niet geschikt gemaakt zal worden als route voor recreatievaart (staande mastroute). Dit heeft als consequentie dat, voor de Hoendiepsbrug, geen ander type brug wordt gekozen. De huidige vaste brug wordt geschikt gemaakt voor autoverkeer. Het Hoendiep zelf bestaat uit een rijbaan met twee rijstroken, een brede berm met een bomenrij (Bomenstructuurplan) en een parallelweg met woningen en aan één zijde parkeren. Dit is een bijna optimale situatie gelet op de verkeersfunctie van het Hoendiep en de inrichtingseisen waaraan zo'n gebiedsontsluitende weg moet voldoen. De bus stopt ter hoogte van de Rembrandt van Rijnstraat. Dagelijks stappen honderden scholieren hier in of uit.

In het Hoendiep liggen woonschepen, die via een berm met een haag, ontsloten worden aan de rijbaanzijde. Parkeervoorzieningen op de oever zijn ongewenst.

Functioneel gezien bestaat de Zeeheldenbuurt hoofdzakelijk uit woningen. Er zijn twee middelbare scholen aan de Admiraal de Ruyterlaan (hoofd fietsroute), waarvan het Alfacollege technisch onderwijs verzorgt. Aan de randen zijn kantoren, winkels en kleinere bedrijven. Opvallend aanwezig is het kantoor van de Dienst Sociale Zaken en Werk met een eigen parkeervoorziening en het fabriekscomplex van Niemeyer aan de Paterswoldseweg. Deze bijzonder en grootschalige functies markeren de grenzen van de Zeeheldenbuurt. Nieuw wordt het Van Heemskerckpark (20.000 m² kantoren) met een eigen dynamiek en oplossingen voor parkeren (parkeerdek) Schilparkeren is ingevoerd in de Zeeheldenbuurt.

Verkeerskundig gezien doen zich alleen problemen voor op de gebiedsontsluitende wegen

(doorstroming en veiligheid). Vooral de Eendrachtskade zuidzijde (optimalisatie verkeersregeling) en het Hoendiep (file) worden genoemd als het gaat om doorstromingsproblemen in de avondspits. Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersstromen op het Hoendiep in relatie tot de Westelijke ringweg en de ontwikkeling van het Van Heemskerckpark. Als basis voor infrastructurele maatregelen, om de doorstroming en veiligheid op het Hoendiep te verbeteren, is eind 2004 de Doorstromingsvisie vastgesteld.

Badstratenbuurt

De Badstratenbuurt is een klein verblijfsgebied dat wordt begrensd door gebiedsontsluitingswegen (Paterswoldseweg en Eeldersingel), een waterweg en spoorweg. Verkeerskundig zijn met name de kortsluitende fietsroutes in dit kleine buurtje interessant, van en naar het centrum en in relatie tot het hoofdstation.

De parkeerdruk is hoog. Schilparkeren is ingevoerd in de Badstratenbuurt.

Functioneel gezien gaat het om een woongebiedje met enkele winkels (rand) en kleinere bedrijven. Bijzonder is de locatie Niemeyer, vooral vanwege het grote parkeerareaal. De oversteekbaarheid van de Paterswoldseweg is een punt van aandacht.

Op langere termijn spelen de ontwikkelingen ten aanzien van het openbaar vervoer (trein en tram) en mogelijk een nieuwe fietsverbinding parallel aan het Noord Willemskanaal ter hoogte van de Van Hallbrug.

Aan de Eeldersingel ontbreken fietsvoorzieningen.

Op de fietsroutes door de Badstratenbuurt zijn kleine verbeteringen mogelijk, met name bij de oversteek van de Eeldersingel en de Paterswoldseweg. Hiervoor zijn voorstellen in voorbereiding. De fietsroute vanaf het station kan op termijn rechtstreeks aangetakt worden op de Paterswoldseweg als verwerving van eigendommen aldaar mogelijk is. Hierop wordt in dit plan geanticipeerd.

3.6 Groenstructuur

Kostverloren

Kostverloren bezit relatief veel openbaar groen. Bij de inrichting van de buurt (uitbreidingsplan Berlage 1932) werd uitgegaan van de zogenaamde tuinstadgedachte. Dat hield in, dat ten behoeve van de volksgezondheid (recreatie) veel open ruimte met groenvoorzieningen gecreëerd werd in de stad. Dit zogenaamde wijkgroen wordt in Kostverloren gevormd door het Van Ostadepark en de strook van het oude wegcunet langs de Rembrandt van Rijnstraat. Deze laatste vindt een vervolg in de Admiraal de Ruyterlaan in de Zeeheldenbuurt, waardoor dit groen in totaliteit tevens een bovenwijks karakter draagt. Daarnaast is er nog een enkele flinke groenstrook aanwezig bij het wijkcentrum aan de Van Ruysdaelstraat. Het belangrijkste groenelement in Kostverloren is het Van Ostadepark. Tegenover de continuïteit van de bebouwing en de veelal versteende openbare ruimte staat de waardevolle en contrastrijke uitzondering van het park. Deze openbare ruimte is de groene long van de wijk en een oase van rust ondanks het achtergrondlawaai van de ringweg en de suikerfabriek. Het park is met haar royale afmetingen op de schaal van de wijk een bijzondere, cultuurhistorisch waardevolle ruimte waarmee zuinig moet worden omgesprongen. Daarnaast heeft het park door haar relatieve grootte een ecologische betekenis. De ruimte is van betekenis voor de gehele wijk en is in stedenbouwkundige zin dan ook van betekenis op een hoog schaalniveau. Zij is mede van betekenis voor de woonkwaliteit van de aangrenzende woonbebouwing.

Evenals in de stedenbouwkundige structuur valt er een onderscheid te maken in de betekenis van het groen in de wijk. In Kostverloren is van een echte, de stedenbouwkundige structuur overall ondersteunende, groenstructuur sprake. Straatbomen kleden de verschillende straten op een aangename wijze aan en sommige voortuinen onderschrijven het stedenbouwkundig belang van deze straten en maken, samen met de teruggelegde rooilijnen, deze tot bijzondere plekken in de wijk. In Kostverloren, dat volgens een van tevoren vastgelegd plan is gebouwd, ondersteunt de groenstructuur de stedenbouwkundige structuur op een vanzelfsprekende wijze. Bepalend voor de hoofdgroenstructuur van de buurt zijn het aan de rand gelegen Van Ostadepark, de boomstructuur langs het Hoendiep en de boomstructuur langs de Friesestraatweg. De beide hoofdontsluitingsroutes Jan Steenstraat en Rembrandt van Rijnstraat hebben begeleidende bomenrijen of een groene middenberm en de smallere woonstraten hebben voortuintjes met daarin (van oorsprong meer) bomen. De stedenbouwkundige hoofdstructuur samen met het groen is een belangrijke identiteitsdrager voor de wijk binnen de stad en vergroot de herkenbaarheid van het ruimtelijk stadsbeeld. De kwaliteit van de groenstructuur is zodanig dat deze niet ingrijpend gewijzigd hoeft te worden. Binnenterreinen bevatten veel verborgen groen welke op het niveau van de stad als geheel van betekenis zijn als onderdeel van de longen van de stad. Op het niveau van het blok zijn zij soms onderverdeeld in privé-tuinen maar vaak ook collectieve binnentuinen, van belang als groene rustgebieden, als contrast tegenover de stenen, openbare straten. Zij zorgen binnen de stedelijke blokken voor woonkwaliteit.

Zeeheldenbuurt

De Zeeheldenbuurt is een buurt zonder grote openbare parken. Het uitbreidingsplan Berlage 1932 ging uit van de zogenaamde tuinstadgedachte. Dat hield in, dat ten behoeve van de volksgezondheid (recreatie) veel open ruimte met groenvoorzieningen gecreëerd werd in de stad. Dit zogenaamde wijkgroen wordt in de Zeeheldenbuurt gevormd door de strook van het oude ringwegcunet langs de Admiraal de Ruyterlaan. Deze vindt een vervolg in de Rembrandt van Rijnstraat in Kostverloren, waardoor dit groen in totaliteit tevens een bovenwijks karakter draagt. Daarnaast is er nog een enkele flinke groenstrook aanwezig rond het Van Brakelplein en bij het Abel Tasmanplein.

Evenals in de stedenbouwkundige structuur valt er een onderscheid te maken in de betekenis van het groen in de wijk. In de Zeeheldenbuurt is van een echte, de stedenbouwkundige structuur overall ondersteunende, groenstructuur sprake. Straatbomen kleden de verschillende straten op een aangename wijze aan en sommige voortuinen onderschrijven het stedenbouwkundig belang van deze straten en maken, samen met de teruggelegde rooilijnen, deze tot bijzondere plekken in de wijk. In de Zeeheldenbuurt, die volgens een van tevoren vastgelegd plan is gebouwd, ondersteunt

de groenstructuur de stedenbouwkundige structuur op een vanzelfsprekende wijze. Bepalend voor de hoofdgroenstructuur van de buurt zijn de boomstructuur op de oever van het Hoendiep, de boomstructuur langs de Eendrachtskade en langs de Paterswoldseweg. Daarnaast wordt de hoofdgroenstructuur bepaald door de groen-/waterzone langs het spoor van Hoendiep tot Peizerweg.

Binnen de buurt zijn de bomen langs de Peizerweg en Van Heemskerckstaat belangrijk als hoofdstructuur evenals het groen aan de Admiraal de Ruyterlaan. Bijzondere groene plekken zijn het van Brakelplein en het Abel Tasmanplein. De smallere woonstraten hebben voortuintjes en bomen. De stedenbouwkundige hoofdstructuur samen met het groen is een belangrijke identiteitsdrager voor de wijk binnen de stad en vergroot de herkenbaarheid van het ruimtelijk stadsbeeld. De kwaliteit van de groenstructuur is zodanig dat deze niet ingrijpend gewijzigd hoeft te worden. Binnenterreinen bevatten veel verborgen groen welke op het niveau van de stad als geheel van betekenis zijn als onderdeel van de longen van de stad. Op het niveau van het blok zijn zij vaak onderverdeeld in privé-tuinen van belang als groene rustgebieden, als contrast tegenover de stenen, openbare straten. Zij zorgen binnen de stedelijke blokken voor woonkwaliteit.

Badstratenbuurt

De hoofdgroenstructuur wordt bepaald door de randen van het gebied. Dit betreft de bomen langs het Noord Willemskanaal en Bij de Sluis en de toekomstige nieuwe bomenrijen langs de Paterswoldseweg. Van de woonstraten in de buurt zelf zijn de Badstraten bijzonder door de vele sierbomen en geveltuintjes. Vermeldenswaard is de voor de Badstratenbuurt relatief grote en groene openbare ruimte achter het voormalige badhuis.

Algemeen

Bomenstructuurplan

In het bomenstructuurplan zijn voor de bomen in Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt de hoofd- en nevenstructuren benoemd. Hoofdstructuren van bomen vallen samen met de belangrijkste hoofdwegen, parken en pleinen. De huidige situatie hiervan is in kaart gebracht en aan de hand daarvan is een kader voor de toekomst opgesteld. Hoofdstructuur betekent grote bomen die ook voldoende leefruimte nodig hebben om zich ook als zodanig te kunnen manifesteren. Dit staat soms op gespannen voet met de eisen vanuit verkeer. Dit geldt met name de Friesestraatweg, het Hoendiep en de Paterswoldseweg.

Woonbuurten

Wat de nevenstructuur in de woonbuurten betreft, valt op dat het huidige bomenbestand (uitgezonderd de Badstraten en de Spoorstraten) zich kenmerkt door het gebruik van vooral “groene” bomen. Om het onderscheid tussen hoofdstructuur en nevenstructuur sprekender te maken is het aan te bevelen om in de toekomst in de woonbuurten meer bloeiende soorten bomen te gebruiken.

Ecologie

De groen- en waterzone tussen de spoorwegovergang Peizerweg en de spoorwegovergang bij de Friesestraatweg met daarin het van Ostadepark is qua ecologie belangrijk als schakel in de verbinding tussen Stadspark en Reitdiep. Behoud van deze zone en van de samenhang ervan is belangrijk. De spoorwegovergang bij het Hoendiep is hierin een te verbeteren knelpunt.

4 Functionele structuur en ontwikkeling

4.1 Wonen

Kostverloren

In Kostverloren staan ca. 1200 woningen, zijn ca. 125 wooneenheden en liggen 25 woonschepen. In deze woonvormen wonen ruim 2000 mensen, waarvan voor stedelijke begrippen veel jongeren en ouderen. Zoals in zoveel naoorlogse corporatiewijken vinden we er relatief weinig huishoudens in de middelbare leeftijdsklassen.

De zelfstandige woningen vallen uiteen in de volgende woningtypes:

Tabel 5: Woningtypen in Kostverloren (2003)

Woningtype	Aantal	%
Boven- of benedenwoning	276	23,2
Galerijwoning	138	11,6
Woning boven bedrijf	2	0,2
Portiekwoning	668	56,0
Twee-onder-een-kap	4	0,3
Woning in een rij, niet geschakeld	104	8,7
Totaal	1192	100,0

Van deze woningen is meer dan tweederde een corporatiewoning. Het eigen woningbezit ligt voor stedelijke begrippen laag.

Tabel 6: Eigenaren in Kostverloren (2003)

Omschrijving eigenaar	Aantal	%
Woningcorporatie	817	68,5
Eigenaar-bewoner	270	22,7
Institutionele belegging	0	0,0
Particuliere verhuur	102	8,6
Onbekend	3	0,3
Totaal	1192	100

De komende jaren zal de samenstelling van de woningvoorraad in Kostverloren flink veranderen. In het kader van de wijkvernieuwing worden veel kleine gestapelde huurwoningen gesloopt. Hiervoor in de plaats komen veelal eengezinswoningen en ruime appartementen in de koopsector. Kostverloren krijgt daarmee een meer gedifferentieerde samenstelling die op termijn gunstig is voor de marktpositie van de wijk. De strategische ligging van Kostverloren nabij centrum en snelweg zijn hier belangrijke voorwaarden. De ingrepen in de woningvoorraad gaan bovendien gepaard met het opknappen van de openbare ruimte en het voorzieningenniveau.

De Zeeheldenbuurt

In de Zeeheldenbuurt staan ruim 1000 woningen en zijn er bijna 900 wooneenheden/kamers. In totaal wonen er ca. 2700 mensen, waarvan een voor stedelijke begrippen erg hoog aandeel jongeren in de leeftijdsgroep 19 tot 29 jaar. Dit is gezien de aanwezigheid van twee studentenflats niet opmerkelijk. Verder valt het zeer lage aandeel gezinnen met kinderen op. We vinden er vooral gestapelde woonvormen. Naast de vele wooneenheden vinden we de volgende soorten zelfstandige woningen:

Tabel 1: Woningtypen in De Zeeheldenbuurt (2003)

Woningtype	Aantal	%
Boven- of benedenwoning	487	46,9
Galerijwoning	62	6,0
Woning boven bedrijf	12	1,2
Portiekwoning	435	41,9
Vrijstaand	2	0,2
Woning in een rij, niet geschakeld	40	3,9
Totaal	1038	100

Van deze woningen is meer dan tweederde een koopwoning. Een voor de stad erg hoog percentage. Slechts 11% van de woningen is in het bezit van een woningcorporatie, terwijl dit op stedelijk niveau 45% is.

Tabel 2: Eigenaren in de Zeeheldenbuurt (2003)

Omschrijving eigenaar	Aantal	%
Woningcorporatie	113	10,9
Eigenaar-bewoner	703	67,7
Institutionele belegging	3	0,3
Particuliere verhuur	216	20,8
Onbekend	3	0,3
Totaal	1038	100

Het hoge aantal koopwoningen en de ligging van de buurt vlakbij het centrum en de snelweg, zorgen ervoor dat de marktpositie van de buurt voor de lange termijn bijzonder gunstig is. Voor zowel studenten, als voor alleenstaanden en stellen met een sterk op de stad gericht leefstijl, is de Zeeheldenbuurt zeer geschikt. Dit vinden we daarom ook terug in de bevolkingssamenstelling.

De Zeeheldenbuurt is over het algemeen een oude buurt. Het grootste deel van de woningen is van voor 1930. Dit heeft als gevolg dat de woningen in de buurt over het algemeen klein zijn. Slechts 150 zelfstandige woningen hebben een oppervlakte boven de 100 m².

De Badstratenbuurt

In de Badstratenbuurt staan een krappe 400 woningen. Verder vinden we er nog ca. 125 wooneenheden. In totaal wonen er ca. 650 mensen, waarvan een groot deel inwoners in de leeftijds categorie 19 tot 35 jaar. Voor stedelijke begrippen kent de buurt weinig kinderen en weinig ouderen.

Wat betreft de woonvormen valt het, voor een centrumwijk, hoge aandeel rijwoningen op. Verder zijn er vooral gestapelde woonvormen.

Tabel 3: Woningtypen in De Badstratenbuurt (2003)

Woningtype	Aantal	%
Boven- of benedenwoning	83	21,6
Galerijwoning	6	1,6
Woning boven bedrijf	21	5,5
Portiekwoning	144	37,5
Vrijstaand	2	0,5
Woning in een rij, niet geschakeld	128	33,3
Totaal	384	100

Van deze woningen is de helft een corporatiewoning. Verder vinden we er veel koopwoningen en particuliere verhuurpanden. Qua eigendomsverhoudingen is de Badstratenbuurt derhalve zeer gemengd te noemen.

Tabel 4: Eigenaren in de Badstratenbuurt (2003)

Omschrijving eigenaar	Aantal	%
Woningcorporatie	190	49,5
Eigenaar-bewoner	121	31,5
Institutionele belegging	0	0,0
Particuliere verhuur	64	16,7
Onbekend	9	2,3
Totaal	384	100

De woningen in de Badstratenbuurt zijn deels erg oud (eind 19^e en begin 20^e eeuw), en deels relatief nieuw. Meer dan 100 woningen stammen uit de jaren '80 als nawee van de stadsvernieuwingsgolf. Het merendeel van de woningen is klein, opvallend genoeg vooral de nieuwere woningen. Deze zijn specifiek gebouwd voor alleenstaanden, een groep die in de jaren tachtig sterk toenam. De marktpositie van de Badstratenbuurt is uitermate gunstig. De ligging nabij station, binnenstad, alsmede het vriendelijke kleinschalige karakter van de buurt, wordt over het algemeen breed gewaardeerd. De buurt is een rustpunt temidden van grootschalige stedelijke ontwikkelingen (Stationsgebied, Cascade, Westerhaven).

4.2 Woonboten

Aan het Hoendiep zijn binnen het plangebied 25 ligplaatsen voor woonschepen aanwezig. De schepen bieden woonruimte aan met name studenten. Het gaat in veel gevallen om woonarken in een matige staat van onderhoud. Op de ligplaatsen is de Verordening Openbaar Vaarwater van toepassing. De ligplaatsen zijn in dit bestemmingsplan positief bestemd. De Verordening Openbaar Vaarwater laat een maximale lengte per schip toe van 38m. Deze lengte is bepaald om authentieke schepen te kunnen toelaten, die, in tegenstelling tot de aanwezige woonarken, een positieve invloed hebben op het stadsbeeld. Daarom is deze maat in dit bestemmingsplan ook overgenomen, met één uitzondering. Tussen de Hoendiepbrug en de spoorbrug liggen aan de noordzijde van het Hoendiep twaalf woonboten, voornamelijk woonarken, met een maximale lengte van 25m. De mogelijkheid om in dit gedeelte van het Hoendiep authentieke schepen af te meren is niet aanwezig, omdat beide bruggen niet beweegbaar zijn. Teneinde het water vanaf de weg zoveel mogelijk zichtbaar te houden is in dit bestemmingsplan voor dit gedeelte water de maximale lengte per schip bepaald op 25m. Nieuwe schepen zullen dus aan deze maat moeten voldoen. Voorts is voor de groene oevers een regeling opgenomen voor het bouwen van steigers en schuurtjes. Aan de zuidzijde van het Hoendiep zijn twee nieuwe ligplaatsen voorzien ter plaatse van het balkgat bij het van Heemskerckpark, waarvoor ook een maximale lengte per boot van 25m geldt. Aan de oostzijde van de Hoendiepbrug ter plaatse van het Alfacollege is eveneens een nieuwe ligplaats toegestaan voor een boot van maximaal 25m.

4.3 Werken: bedrijven, winkels en horeca

Algemeen

In het plangebied is relatief weinig bedrijvigheid meer aanwezig. De van oudsher gevestigde bedrijven Knol's Koek en Niemeyer zijn thans nog wel de bekendste. Dat was vroeger anders toen rail-, water- en wegeninfrastructuur de condities bepaalden voor de vestiging van veel bedrijvigheid. Met de bouw in de dertiger jaren van de Zeeheldenbuurt en in de vijftiger jaren van Kostverloren zijn nagenoeg alle (productie)bedrijven verdwenen. De Badstratenbuurt van begin 20^e eeuw kende vele kleinere productie- en reparatiebedrijven; deze zijn op een enkele na, ook geheel verdwenen. Aanwezige bebouwing getuigt nog vaak van het bestaan die bedrijvigheid.

Ook veel van de kleinere winkels in het gebied hebben de modernisering en schaalvergroting in de detailhandelssector niet overleefd. Vooral in de Zeehelden- en Badstratenbuurt zijn de rudimenten van vroegere, intensieve bewinkeling fysiek nog duidelijk waarneembaar.

Door ligging nabij de binnenstad, maar vooral ook door aantakking van het plangebied aan de hoofdwegenstructuur en de doorsnijding ervan met belangrijke radialen van de stad, zijn de vestigingsvoorwaarden voor bedrijven gunstig. Op dat gunstige vestigingsklimaat wil dit bestemmingsplan inspringen. Daarmee is het bevorderen van de wijk economie gediend; een thema in het economisch beleid dat vooral ook door het creëren van randvoorwaarden kan worden bevorderd.

Bovendien zal in dit bestemmingsplan sprake zijn van het nader vastleggen van het beleid voor de detailhandel, vooral voor de instandhouding van voorzieningen op buurtniveau voor de dagelijkse aankopen van belang. Voor de Zeehelden- en Badstratenbuurt is dit beleid eerder vastgelegd in de Detailhandelstructuurvisie voor Groningen-zuid en de nadere uitwerking daarvan in een nader advies voor de Paterswoldseweg. Beide adviesrapporten zijn integraal in de door de gemeenteraad vastgestelde Stadsdeelvisie Zuid opgenomen.

Bedrijvigheid

Wonen en werken

Het is gemeentelijk beleid om kleinschalige bedrijvigheid te stimuleren, alsmede om startende ondernemers kansen te bieden. De ervaring leert dat vooral de laatste categorie vaak de thuisbasis benut om met het eigen bedrijf te beginnen. Ook gebruiken tal van vrije beroepsbeoefenaars hun woning voor hun bedrijf. De gemeente wil deze vorm van werken in de wijk economie stimuleren.

De mogelijkheid om een aan huis verbonden (vrij) beroep uit te oefenen is inmiddels een intrinsiek onderdeel van de woonfunctie geworden, dat geen specifieke regeling in het bestemmingsplan behoeft. Het gaat daarbij om een dienstverlenend beroep dat uitsluitend door een hoofdbewoner van de woning wordt uitgeoefend. Voor het uitoefenen van kleinschalige bedrijvigheid aan huis is in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen. Omdat bedrijvigheid in mindere of meerdere mate een versturende invloed kan uitoefenen op het leefklimaat in de directe omgeving (denk aan verkeersaantrekkende werking en geluidsoverlast) wordt het toestaan hiervan gebonden aan een vrijstelling op grond van artikel 15 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op die wijze kan een afweging worden gemaakt tussen het belang van het bedrijfje en dat van de direct omwonenden. Het primaat blijft evenwel bij de woonfunctie liggen. Dit betekent dat bij verdere doorgroei van het bedrijf zal moeten worden omgezien naar een andere vestigingslocatie; dit bevorderen wij door in voorkomende gevallen in principe niet mee te werken aan onttrekking van de gehele woonfunctie.

Behoud bestaande bedrijfsbebouwing

De ligging en ontsluiting van het gebied is gunstig. Maar ook de prijzen van het aanwezige bedrijfsruimterend goed zijn van dien aard dat alle voorwaarden voor functioneren van (nieuwe) bedrijvigheid aanwezig zijn. Om die redenen zullen bestaande bedrijfsruimten moeten worden behouden: het is nagenoeg onmogelijk elders onder dezelfde condities bedrijfsruimten aan te bieden. In dit bestemmingsplan is daarom geen mogelijkheid voor onttrekking van bedrijfsruimte opgenomen.

Bedrijvigheid aan radialen

Wegen in het plangebied behorend bij de hoofdwegenstructuur, maar ook enkele wegen die voor de buurtontsluiting van belang zijn, zijn van nature geschikt voor bedrijfsvestiging. Bovendien draagt bedrijvigheid aan die radialen bij aan “stedelijke beleving”. Op die plekken is het bevorderen van multifunctionaliteit een doelstelling van het ruimtelijk beleid.

Daarom kunnen zich aan de Paterswoldseweg, de Eendrachtskade, de Eeldersingel, het Hoendiep, de Friesestraatweg, maar ook aan delen van de Rembrandt van Rijnstraat en de van Ruysdaelstraat bedrijven vestigen.

Het gaat hier voornamelijk om dienstverleners en ook om op de bestemmingsplankaart aangegeven locaties voor horeca.

De bedrijvigheid aan deze hoofdwegenstructuur zal veelal gepaard gaan met de woonfunctie op verdieping, hetgeen vanuit milieu-overwegingen in voorkomende gevallen beperkingen zal opleveren voor bedrijven.

Geplande en solitaire bedrijfslocaties

Aan de Paulus Potterstraat is op begane grond een cluster van bedrijfsruimten aanwezig. Deze behouden hun bedrijfsbestemming. Hetzelfde geldt voor Knol's Koek aan het Hoendiep en Niemeijer aan de Paterswoldseweg. De keuze voor handhaving, ook in dit bestemmingsplan van de genoemde bedrijven, impliceert dat onder voorwaarden zal worden meegewerkt aan bedrijfsmodernisering en -vergroting.

Het voormalige Encehaterrein aan de Van Heemskerckstraat zal mogelijk een (hoogwaardig) kantorengedebied worden, met rechtstreekse ontsluiting op termijn op de westelijke ringweg (via het Hoendiep).

Winkelvoorzieningen

Het plangebied kent in feite twee verzorgingsgebieden. Enerzijds is Kostverloren (met een deel van de Schildersbuurt overigens) een entiteit met voldoende omvang om eigen voorzieningen voor aankoop van dagelijkse goederen te hebben. Ook de buurtcombinatie Zeehelden-/Badstratenbuurt heeft voldoende omvang om als zelfstandig verzorgingsgebied te dienen voor een cluster van winkels.

Voor Kostverloren bevindt de winkelvoorziening zich in een strip aan de Van Ruysdaelstraat; de Zeehelden-/Badstratenbuurt heeft verspreid liggende winkels aan de Paterswoldseweg.

De beide verzorgingsgebieden zijn evenwel van een zodanige omvang dat slechts een beperkt winkelareaal levensvatbaar is. Bovendien is op dit schaalniveau van verzorgingsgebied de wet van de 3 C's van toepassing: op buurtniveau zal de winkelvoorziening compact, comfortabel en compleet moeten zijn. Dit laatste zal dan ook nog van beperkte omvang zijn: met een supermarkt als basis, completeren een beperkt aantal specialistische aanbieders uit de dagelijkse sector, waaronder een drogist, het primaire winkelaanbod.

Analyse van de structuur en het huidige winkelaanbod leidt tot de conclusie dat verbeteringen moeten worden nagestreefd, in beide clusters.

De buurtcombinatie Kostverloren-Schildersbuurt kunnen we als het maximale verzorgingsgebied van de winkelvoorziening in Kostverloren beschouwen. Dit verzorgingsgebied heeft een omvang van bijna 8.000 inwoners. Grofweg geldt dat in Nederland 0.20m²/inwoner aan supermarkten aanwezig is. In theorie zou er derhalve ruimte zijn voor 1600 m² verkoopvloeroppervlak aan supermarkten. Aanwezig is 645 m². Gekozen is voor handhaving van de buurtsuper aan de H. Colleniusstraat. Voorts zal er blijvend veel afvloeiing van omzet zijn naar de binnenstad: de ruim aanwezige studentenpopulatie uit de Schildersbuurt zal haar inkopen in de dagelijkse sector veelal in één van de binnenstadsupers en op de warenmarkt blijven doen. Ook trekt de supermarkt aan de Wilhelminakade veel omzet uit het noordelijk deel van de Schildersbuurt; ook dat is structureel.

In Kostverloren is sprake van een winkelstrip die functioneert als een buurtsteunpunt. Wij willen dit steunpunt behouden op de huidige locatie met naast ruimte voor een supermarkt ook ruimte voor functies als horeca en dienstverlening.

De buurtcombinatie Zeehelden-/Badstratenbuurt kunnen we als het maximale verzorgingsgebied van de winkelvoorzieningen aan de Paterswoldseweg beschouwen. Het primaire marktgebied voor het winkelaanbod aan de Paterswoldseweg betreft de Zeeheldenbuurt, Laanhuizen en de Grunobuurt-Noord. Dit verzorgingsgebied heeft een omvang van circa 5350 inwoners. Grofweg geldt dat in Nederland 0.20m²/inwoner aan supermarkten aanwezig is. In theorie zou er ruimte zijn voor 1070 m² verkoopvloeroppervlak voor supermarkten.

Eerder waren in dit gebied twee supermarkten gevestigd: de Nieuwe Weme aan de Gijzelaarslaan en de Super de Boer aan de Paterswoldseweg. De aan de Paterswoldseweg gevestigde onderneming van de Super de Boer heeft een omvang van circa 550 m² vvo. De Nieuwe Weme had een omvang van 350 m² vvo.

Gekozen is voor de handhaving van één supermarkt, de Super de Boer. De ruimte die de Nieuwe Weme heeft “achtergelaten” zou door de onderneming van de Super de Boer als uitbreidingsruimte gebruikt mogen worden.

Daarnaast kwam uit de structuurvisie detailhandel Stadsdeel- Zuid naar voren dat er tot 2010 in de dagelijkse artikelsector een distributieve ruimte van 100 tot 150 m² vvo aanwezig is.

Voor de Paterswoldseweg is het hoofddoel te komen tot verdere clustering van het winkelaanbod in het gebied tussen Peizerweg en Eeldersingel.

Om de supermarkt de mogelijkheid te geven naar deze cluster te verplaatsen, maar ook om daarmee een supermarkt van voldoende omvang te kunnen realiseren, is op het perceel op de hoek Paterswoldseweg / Eendrachtskade de winkelfunctie mogelijk gemaakt. Voor de rest van de Paterswoldseweg wordt vestiging van winkels ontmoedigd; vestiging van andere bedrijven in de dienstverlening aan deze stedelijke radiaal blijft mogelijk; voor dit doel wordt aan woonhuisontrekking op de begane grond meegewerkt.

Wat betreft de horecasector aan de Paterswoldseweg wordt het huidige aantal gestabiliseerd, op te hogen met één vestiging speciaal voor het hoekperceel Paterswoldseweg / Eeldersingel.

Vestiging van horeca op deze locatie versterkt de functionele verbinding met het gebied Westerhaven, hetgeen belangrijk is.

In het plangebied komen incidenteel verspreid liggende winkels voor. Deze worden niet wegbestemd. De praktijk leert dat bij voldoende functioneren van de hierboven aangegeven clusters, er verplaatsing optreedt van de solitair gelegen winkels.

4.4 Voorzieningen

In het plangebied bevinden zich onderwijsvoorzieningen die alle een bovenwijkse functie hebben. Aan de van Ruysdaelstraat staat de openbare basischool A.M.G. Schmitt die ook veel kinderen uit de Schilderswijk trekt. Aan de Admiraal de Ruyterlaan bevinden zich het Alfacollege (een R.O.C.), alsook het Augustinuscollege voor voortgezet onderwijs. Aan de Witte de Withstraat en aan de Eeldersingel zijn kinderdagverblijven gevestigd. Speciaal onderwijs wordt gegeven in de Erasmusschool aan de van Heemskerckstraat. Op diverse adressen zijn gezondheidszorgpraktijken gevestigd.

4.5 Archeologie en te beschermen cultuurhistorische waarden

4.5.1 Archeologie

In het plangebied zijn geen archeologische opgravingen verricht en uit die wijk zijn ook geen losse vondsten bekend. De kans dat er zich in de bodem archeologische resten, ouder dan de Late Middeleeuwen, bevinden is klein. De geologische ontstaansgeschiedenis van dit gebied geeft aanleiding tot die conclusie. Daarom is het niet zinvol om in dit plangebied in het bestemmingsplan bijzondere bepalingen ten aanzien van de archeologie op te nemen, totdat het tegendeel van bovenstaande is bewezen.

4.5.2 Te beschermen cultuurhistorische waarden

Op grond van de beschrijvingen in het hoofdstuk Geschiedenis zijn de te beschermen cultuurhistorische waarden bepaald.

Kostverloren

- De stedenbouwkundig waardevolle structuur en ruimtelijke en architectonische kwaliteit van het noordelijke deel van Kostverloren dat op grond van het stedenbouwkundig plan van Schut & Berlage is gerealiseerd, zijnde:

Het vooroorlogse woningbouwcomplex in het noordelijke deel:

- Adriaan van Ostadestraat 105 t/m 233
- Meindert Hobbemastraat 13 t/m 22b
- Gerard ter Borghstraat 13 t/m 22b
- Gerard Doustraat 80 t/m 126b

Het direct na de oorlog gebouwde deel van het complex (vgl. vooroorlogs plan uitgevoerd):

- Rembrandt van Rijnstraat 226 t/m 328
- Meindert Hobbemastraat 1 t/m 12a
- Gerard ter Borghstraat 1 t/m 12a.

- Het wijkpark aan de westrand van de wijk bestaande uit een grote vijverpartij met groene walkanten en boombeplanting;
- De stedenbouwkundig-historisch waardevolle structuur van de Friesestraatweg als belangrijke noordwestelijke in- en uitvalsweg van de stad;
- De stedenbouwkundige opzet van het naoorlogse - zuidelijke - gedeelte van de wijk, bestaande uit het assenkruis van de Jan Steenstraat en de Rembrandt van Rijnstraat;
- De stedenbouwkundig-ruimtelijk waardevolle structuur en het brede profiel van de Rembrandt van Rijnstraat als herinnering aan het oorspronkelijke ringwegtracé uit het stedenbouwkundig plan van Berlage/Schut uit 1932;
- De architectonische kwaliteiten van het winkelcomplex Kostverloren;
- De stedenbouwkundig waardevolle structuur van het Hoendiep;
- De waardevolle zichtlijn over het Hoendiep op de torens van de binnenstad

Zeehelden- en Badstratenbuurt

- De stedenbouwkundig waardevolle structuur en ruimtelijke kwaliteit van het Van Brakelplein en omgeving met grote centrale vijverpartij, groengazons, walkanten, trappartij, beplantingen en de architectonische kwaliteit van de samenhangende bebouwing van middenstands(portiek)woningen uit het Interbellum; de buurt is van belang als zijnde een, geheel conform het uitbreidingsplan van Schut en Berlage, zeer ruim opgezet geheel met een min of meer grootstedelijk karakter, alsmede vanwege de relatieve zeldzaamheid van een dergelijk omvangrijk geheel uit de jaren vlak voor, tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog; (dit gebied wordt begrensd door het Abel Tasmanplein, de Abel Tasmanstraat, de Peizerweg, de Admiraal de Ruyterlaan en (een deel van) de bebouwing aan de noordzijde van de Van Heemskerckstraat).
- Het licht gebogen profiel van de Van Speijkstraat en de Witte de Withstraat;
- De stedenbouwkundig-historisch waardevolle structuur van de Paterswoldseweg en Peizerweg als belangrijke historische ontwikkelingsassen en belangrijke zuidelijke en westelijke in- en uitvalswegen van de stad;
- De architectonische kwaliteit, ensemblewaarde en variatie van de diverse ononderbroken gevelwanden aan straten als de Peizerweg, Paterswoldseweg, de Van Speijkstraat, de Witte de Withstraat, het Van Brakelplein en de Van Brakelstraat;
- De stedenbouwkundig-historisch waardevolle structuur van het Hoendiep;
- De stedenbouwkundig-historisch waardevolle structuur van het Eendrachtskanaal;
- De stedenbouwkundig-historisch waardevolle structuur van het Noord Willemskanaal;
- De stedenbouwkundig-ruimtelijk waardevolle structuur en het brede profiel van de Admiraal de Ruyterlaan als overblijfsel van het oorspronkelijke ringwegtracé uit het stedenbouwkundig plan van Berlage/Schut uit 1932;
- De groene, pleinvormige verbreding van het Abel Tasmanplein;

- De eigen karakteristiek van de kern van de Badstratenbuurt met rechte aaneengesloten straatwanden, bestaande uit individuele woonbebouwing van één en twee bouwlagen met kap als voorbeeld van vroege niet-planmatige stadsuitbreiding.

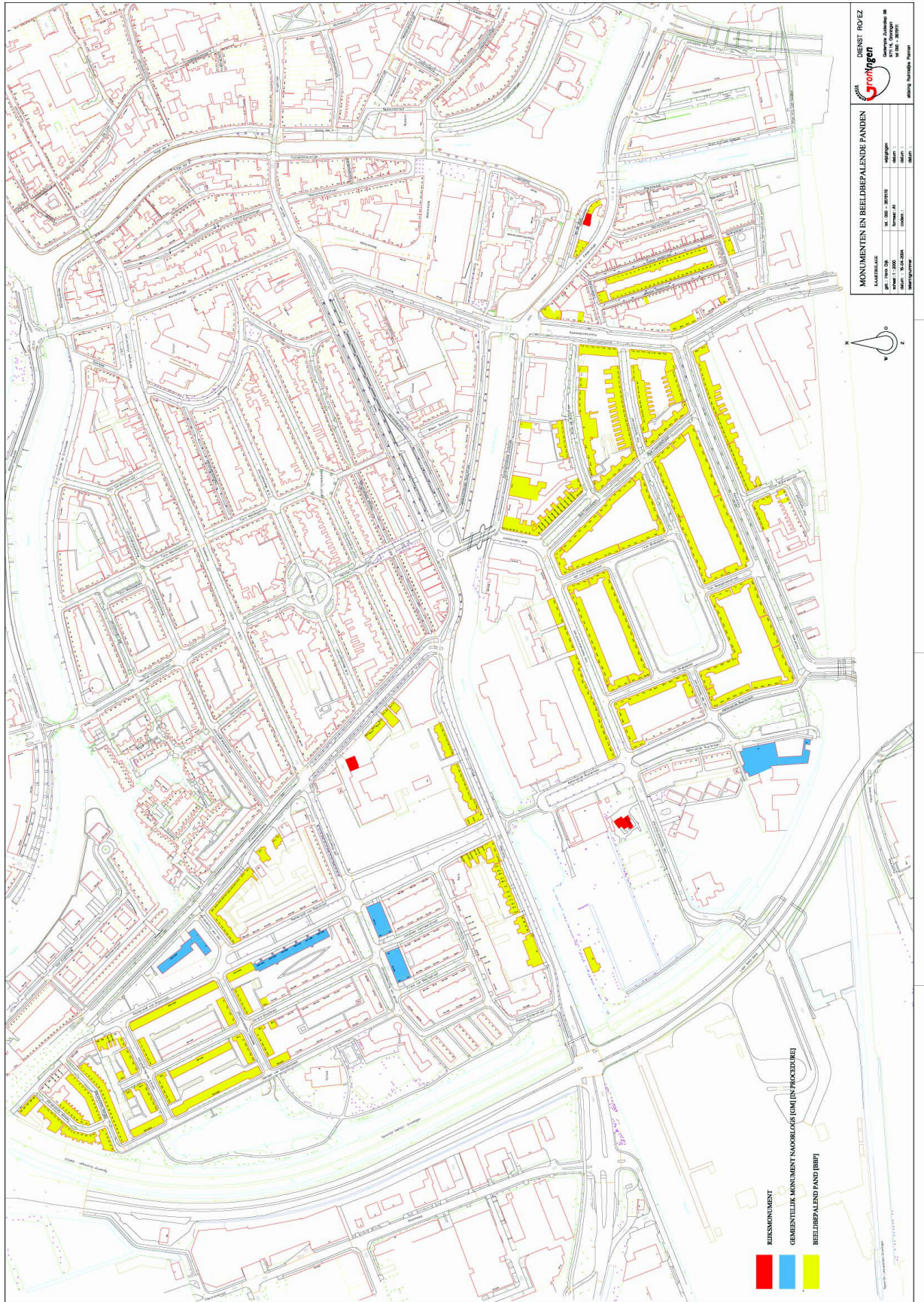
Lijst van monumenten

	Rijksmonumenten	Gemeentelijke monumenten (naoorlogs 1940-1970):
Zeeheldenbuurt	Van Heemskerckstraat 75 vml. Directeursvilla Suikerfabriek uit 1915 van G. Nijhuis	Augustinuscollege, Admiraal de Ruyterlaan 37-39
Badstratenbuurt	Bij de Sluis 5 Sluiskantoor Provinciale Waterstaat uit 1864	
Kostverloren	Friesestraatweg 18 'Buitenhof' Bouwjaar: 1893	<p>Flatgebouw de Westerflat, Friesestraatweg 252-346 / v. Goyenstraat 1-3 Architect: K.G. Olsmeyer Bouwjaar: 1952-1953</p> <p>Winkelcentrum Kostverloren, Jacob van Ruysdaelstraat 2-30 Architect: K.G. Olsmeijer Bouwjaar: 1956-1957</p> <p>72 portieketagewoningen met leeszaal Rembrandt van Rijnstraat 128 t/m 222 Architect: K.G. Olsmeijer Bouwjaar: 1955 Portiekflats van vier bouwlagen met bijzondere gevelindeling en -geleding door middel van dunne stalen kolommen, betonranden en grindbeton. Op nr. 49 de 500.000ste (!) naoorlogse woningwetwoning van Nederland met betonnen gedenkplaat van Rinus Meyer uit 1956.</p>

Op bijgaande kaart Monumenten en beeldbepalende panden is de in het voorgaande genoemde waardevolle bebouwing aangegeven.

Beschermd Stadsgezicht Binnenstad

Een zeer klein deel van het plangebied valt binnen het gebied dat in 1988 is aangewezen tot Beschermd Stadsgezicht Binnenstad. Het betreft hier het water tussen de brug Bij de Sluis en de brug in de Eeldersingel over het Noord Willemskanaal. De bebouwing aan het water hier valt buiten de bescherming. De voorschriften voor de bestemming Water bieden samen met de status van beschermd stadsgezicht en het gemeentelijk eigendom voldoende waarborgen om ongewenste ontwikkelingen hier te voorkomen.



5 Randvoorwaarden

5.1. Milieu

Binnen de gemeente is het intensiever benutten van het stedelijk gebied een van de items genoemd in de actualisatie 2003 van het structuurplan "De stad van straks".

In een klein deel van het gebied van het bestemmingsplan kunnen bouwopgaven op het gebied van centrumstedelijk wonen en werken worden gerealiseerd.

De bouwactiviteiten in de wijkvernieuwing, wijkrenovatie, samenvoeging, sloop en nieuwbouw vinden eveneens plaats in dit gebied, waardoor een veelzijdig aanbod wordt gecreëerd.

De uitbreiding van de dienstensector in het gebied biedt bij uitstek mogelijkheden, aangezien een aantal door geluid zwaar belaste locaties niet of nauwelijks geschikt te maken is voor woningbouw. Met betrekking tot geluid ligt de wijk niet erg gunstig. De wijk wordt omsloten door drukke stadswegen, de ringweg, het industriegebied Groningen-west en door de spoorlijn. Er is hier en daar sprake van geluidoverlast en er doen zich in de wijk saneringsituaties voor bij de bestaande woonbebouwing.

Milieubeleid kan, onder zeer bijzondere voorwaarden en afwegingen, een directe bijdrage leveren aan zuinig ruimtegebruik door condities te scheppen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Het totale plangebied overziend kan worden gesteld dat de milieukwaliteit in Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt relatief minder is t.o.v. andere delen van de stad.

Onderstaand zal afzonderlijk worden ingegaan op de kwaliteit van verschillende milieuhygiënische aspecten die tezamen de milieukwaliteit bepalen.

5.1.1. Geluid

Wegverkeer

Door intensief verkeer is voor een aantal wegen binnen en aan de rand van het plangebied sprake van een relatief hoge geluidbelasting. Het gaat hierbij om de Westelijke Ringweg, Friesestraatweg, Hoendiep, Eendrachtskade ZZ, Eeldersingel, Paterswoldseweg, Peizerweg en, in veel mindere mate, de Rembrandt van Rijnstraat.

De geluidbelasting langs genoemde wegen bedraagt 56-64 dB(A) incl. aftrek art. 103 Wet geluidhinder, afhankelijk van de afstand van de gevel tot de weg en de intensiteit. In het kader van de Wet geluidhinder gaat de aandacht in eerste instantie uit naar saneringsituaties met een geluidniveau van 65-70 dB(A), incl. art. 103.

De woningen aan de Eendrachtskade ZZ (in combinatie met geluidsarm asfalt) zijn in het kader van het stedenbouwkundig plan Westerhaven door de aanleg van de nieuwe brug reeds gesaneerd.

De woningen aan de Eeldersingel zijn reeds op grond van de saneringsregeling 1986 art. 88-90 Wet geluidhinder gesaneerd.

Met betrekking tot de overige wegen zal, daar waar de milieukwaliteit door geluidhinder onder druk staat, worden gestreefd naar terugdringing van de hinder door toepassing van geluidarm asfalt en inrichtingsmaatregelen.

Gezien de hoge belastingen langs genoemde wegen kunnen gewenste ontwikkelingen, bijvoorbeeld het omvormen van een bedrijfsmatige functie naar een woonfunctie, niet zonder meer doorgang vinden. Aan deze ontwikkelingen kan, als dit wettelijk mogelijk is, pas medewerking worden verleend na een hogere waardeprocedure, gekoppeld aan dit bestemmingsplan.

Langs deze wegen wordt voor vervangende nieuwbouw en voor de wijziging van niet-geluidgevoelige naar geluidgevoelige functies een hogere grenswaarde aangevraagd, waarbij een uitbreiding is geoorloofd van maximaal 10% boven het bestaande aantal geluidgevoelige functies.

De hogere waardeprocedure wordt tegelijkertijd met dit bestemmingsplan doorlopen. Voor de nieuwe bestemming van de locatie Timmer aan de Friestraatweg wordt in de bestaande rooilijn een ontheffing aangevraagd tot een waarde van 60 dB(A). De overige wegen binnen het plangebied leveren geen noemenswaardige problemen op in relatie tot verkeerslawaai, aangezien er veelal sprake is van een 30 kilometerzone.

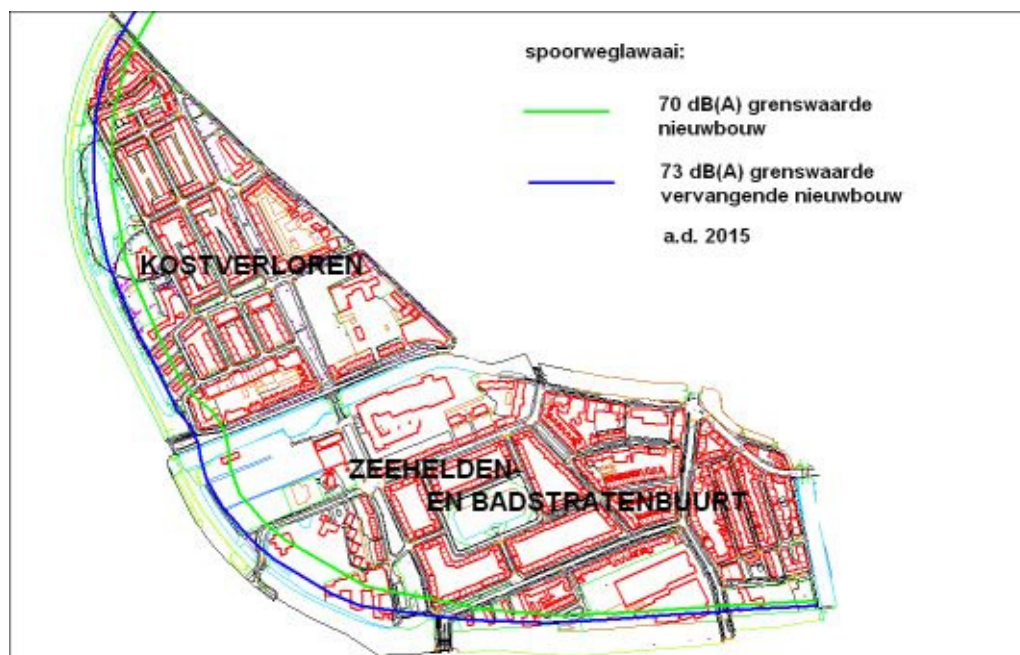
Spoorwegverkeer

Langs het plangebied is de spoorlijn Groningen-Leeuwarden/Delfzijl/Rodeschool gesitueerd. De voorkeursgrenswaarde voor woningbouw is 57 dB(A), waaronder zonder ontheffing gebouwd kan worden. De maximaal toegestane grenswaarde met ontheffing bedraagt 70 dB(A) voor nieuwe situaties en 73 dB(A) voor vervangende nieuwbouw. Het vereiste binnenniveau is 37 dB(A) voor woningen en 35 dB(A) voor de overige geluidgevoelige functies zoals scholen en gezondheidsinstellingen. Bij de planning van nieuw te bouwen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen en gezondheidsinstellingen, is akoestisch onderzoek vereist binnen de zone van de voorkeursgrenswaarde. Bij dit akoestisch onderzoek dient rekening gehouden te worden met een mogelijk intensiever gebruik van de spoorlijn in de toekomst. In de praktijk wordt hiervoor de prognose voor de jaren 2010-2015 gebruikt. De onderstaande zoneafstanden dienen voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in acht te worden genomen.

	vervangende nieuwbouw 73 dB(A)	nieuwbouw 70 dB(A)	voorkeursgrenswaarde 57 dB(A)
spoorlijn Leeuwarden/Delfzijl (gedeelte tot overweg Peizerweg)	10 m	20 m	173 m
spoorlijn Delfzijl / Rodeschool (gedeelte overweg Peizerweg - Groningen Noord)	32 m	54 m	360 m

De grotere afstanden bij het gedeelte richting Groningen Noord worden veroorzaakt door de snelheden op dit traject t.o.v. het gedeelte Hoofdstation-Peizerweg. Dit is uiteraard de contour in het vrije veld.

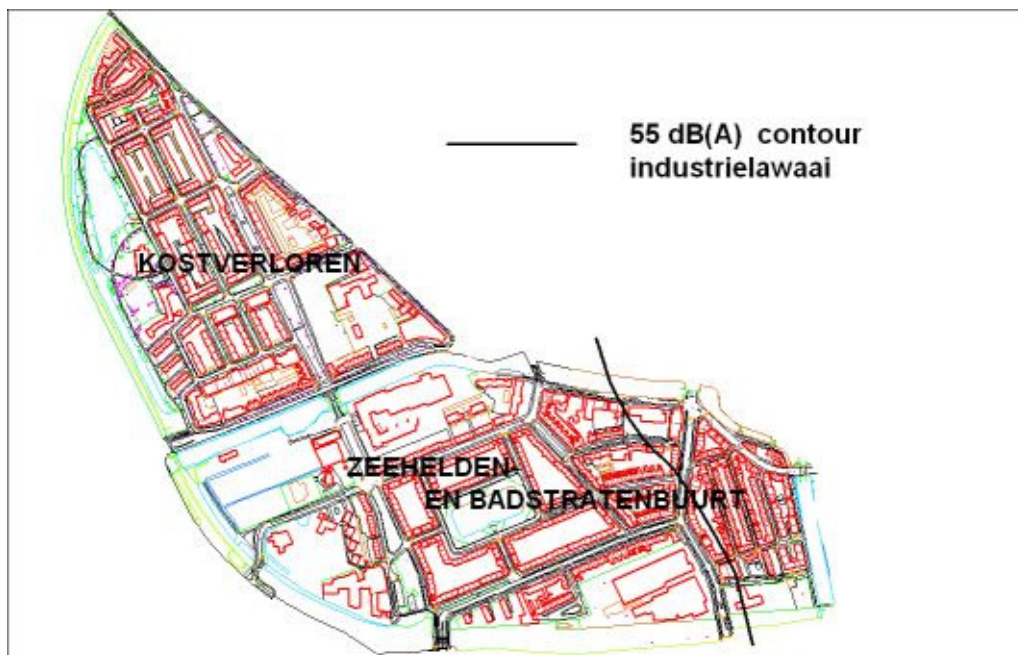
Op onderstaande kaart zijn de 73 en 70 dB(A) contour aangegeven voor de spoorlijn in het vrije veld. Uiteraard kan er door afscherming in de 2^e lijn vaak zonder problemen worden gebouwd.



Voor de in bovenstaande tabel genoemde afstanden wordt voor nieuwbouw en vervangende nieuwbouw ontheffing gevraagd tot 70 resp. 73 dB(A).

Industrielawaai

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van het industrieterrein Groningen-west/Hoogkerk, een gezoneerd industrieterrein waar grote lawaaimakers zijn of kunnen worden gevestigd. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A), bij een geluidbelasting van 5055 dB(A) zijn nieuwe woningen mogelijk en bij een geluidbelasting >55dB(A) is geen nieuwbouw mogelijk. De zone vanwege industrielawaai is op 20 oktober 1991 vastgesteld. Op de plankaart van dit bestemmingsplan is de 50 dB(A) contour niet aanwezig, aangezien deze contour buiten het plangebied ligt. De 55 dB(A)-contour loopt zoals aangegeven op onderstaand kaartje.

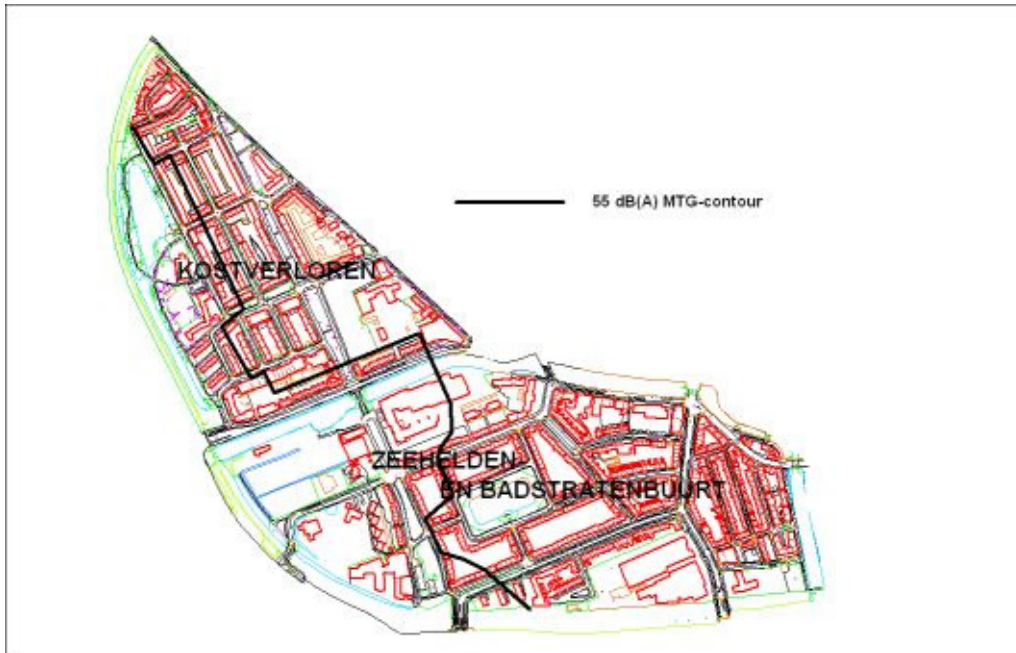


Tijdens de suikerbietencampagne, in de herfst, is de belasting door de suikerfabriek waarneembaar.

Sinds 1996 zijn in het kader van het saneringsprogramma industrielawaai Groningen-west/Hoogkerk, met de Suikerunie afspraken gemaakt over de geluidreducties (de zgn. IMR-afspraken). In 1997 zijn vervolgens, naar aanleiding van doorgevoerde sanering, door de Minister van VROM Maximaal Toelaatbare Geluidsbelastingen (MTG) tot 65 dB(A) voor woonbestemmingen en scholen vastgesteld. Daarmee is een verfijning aangebracht ten opzichte van de industrielawaaizone van 1991 waardoor meer rekening wordt gehouden met feitelijke plaatselijke geluidbelastingen. Het maakt meer bouwactiviteiten mogelijk.

Nu de sanering voltooid is en de rechten van de bedrijven zijn vastgelegd in vergunningen kan de industrielawaaizone van 1991 verkleind worden. Dit zal t.z.t. gebeuren via partiële wijzigingen in de betrokken bestemmingsplannen.

Voor de situatie die zal ontstaan na deze zoneverkleining wordt nu ontheffing gevraagd voor nieuwbouw / geluidgevoelige functies en functiewijziging / vervangende nieuwbouw tot 55 dB(A). Op onderstaand kaartje zijn de meest westelijk gelegen 55 dB(A)-locaties uit het besluit van de minister van VROM met betrekking tot de Maximaal Toelaatbare Geluidsbelastingen verbonden tot een lijn, een "55 dB(A) MTG contour". Ten oosten van deze contour is nieuwbouw mogelijk, ten westen van deze contour uitsluitend vervangende nieuwbouw.



Voor de toetsing van de nieuwe bestemming voor de locatie Timmer zal een ontheffingsprocedure gevolgd worden voor een hogere waarde tot 55 dB(A). De locatie valt binnen de 55dB(A)contour van de Maximaal Toelaatbare Geluidsbelastingen. Hierdoor voldoet de locatie Timmer aan de maximaal toelaatbare grenswaarde van de Wet Geluidhinder.

5.1.2. Geur

In de herfstperiode is de geurbelasting van de Suikerunie waarneembaar. Maatregelen om geur te reduceren lopen door tot 2005. De geurcontour van de suikerfabrieken vormt geen belemmering voor woningbouw binnen het plangebied.

De richtlijnen voor geurnormen in bestaande en nieuwe situaties worden voor bedrijven opgelegd via vergunningen Wet Milieubeheer.

5.1.3. Bodemkwaliteit

Behalve in de binnenstad voldoet de bodemkwaliteit over het algemeen aan de normen die gekoppeld zijn aan het huidige bodemgebruik. Dit laat echter onverlet, dat er op locaties waar bedrijfsactiviteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden een grote kans is op bodemverontreiniging. Dit kan ook het geval zijn bij ondergrondse tanks en als gevolg van dempingen en stortingen.

5.1.4. Luchtkwaliteit

Bestuursorganen zijn verplicht om bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in acht te nemen. Dit is o.a. van toepassing bij het wijzigen van bestemmingsplannen, zoals uitgewerkt in de nota van toelichting bij het Besluit.

Wanneer een bestemmingsplan wordt aangepast om bewoning mogelijk te maken moet het Besluit Luchtkwaliteit in acht worden genomen. De relevante stoffen zijn NO₂ (stikstofdioxide) en fijn stof.

Stikstofdioxide

De *grenswaarde* van 40 microgram NO₂ (2010) aan het Hoendiep, Eendrachtsskade ZZ wordt benaderd en aan de Eeldersingel net overschreden.

Het in acht nemen van de grenswaarden voor stikstofdioxide betekent dat een functiewijziging alleen mag plaatsvinden, wanneer aangetoond kan worden dat de grenswaarde in 2010 of de plandrempel 2004 niet overschreden wordt.

Als de huidige plandrempel niet wordt overschreden zal naar grote waarschijnlijkheid de grenswaarde van 40 microgram in 2010 ook niet worden overschreden.

In het plangebied wordt op geen enkele plaats de plandrempel voor NO₂ overschreden.

Fijn stof (zwevende deeltjes)

Fijn stof wordt vnl. veroorzaakt door de uitstoot van dieselmotoren in vracht- en personenauto's. De jaargemiddelde *plandrempel* fijn stof (42 microgram in 2004) en de jaargemiddelde *grenswaarde* (40 microgram in 2005) wordt in het plangebied op geen enkele plaats overschreden.

De *grenswaarde* fijn stof (PM10) van 50 microgram (24 uurgemiddelde dat 41 keer per jaar mag worden overschreden) wordt bij het Hoendiep 44 keer en bij de Eeldersingel 43 keer overschreden. De toegestane overschrijdingen zijn opgehoogd van 35 dagen naar 41 dagen door de aftrek van het natuurlijke aandeel zeezout in het fijn stof, dat geen schadelijke gevolgen heeft voor de volksgezondheid.

De huidige *plandrempel* fijn stof (PM10) van 55 microgram in 2004 (24 uurgemiddelde dat 41 keer per jaar mag worden overschreden) wordt op geen enkele plaats overschreden.

In 2002 werd ca. 3 maanden de grenswaarde overschreden en gedurende 1½ maanden de plandrempel.

Het in acht nemen van de grenswaarde en plandrempel fijn stof (jaargemiddelde en 24 uurgemiddelde 41 x per jaar) levert een complexe situatie op.

Langs de genoemde wegen treden formeel geen plandrempeloverschrijdingen op, echter wel grenswaardeoverschrijdingen voor het jaar 2005 (berekeningen 2004).

Doordat de concentratie fijn stof geen drempelwaarde heeft t.a.v. de effecten voor de volksgezondheid zou functiewijziging naar een meer gevoelige bestemming, nieuwbouw en/of vervangende nieuwbouw langs het Hoendiep en de Eeldersingel alleen toegestaan kunnen worden als er geen maatregelen voorhanden zijn, na een grondige analyse, die leiden tot een algehele oplossing voor het luchtkwaliteitsprobleem voor fijn stof.

Dit houdt in dat nieuwbouw voor de functie wonen en/of vervangende nieuwbouw alleen mogelijk is indien bijzondere maatregelen (o.a. ten aanzien van ventilatie) worden genomen.

5.1.5. Externe veiligheid

Opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen

Transport, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen brengt een zeker risico met zich mee. Normen zijn gesteld waarbinnen het risico van gevaarlijke stoffen als acceptabel geacht wordt. De opslag van gevaarlijke stoffen door bedrijven is ruimtelijk gebonden aan regels in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (BEVI). Voor het overige wordt de bescherming van de omgeving geregeld via vergunningvoorschriften in de Wet milieubeheer.

Aan het vervoer gevaarlijke stoffen worden regels gesteld in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich bevindt in de nabijheid van opslag of transportroute van gevaarlijke stoffen, overlijdt door een ongeval met die gevaarlijke stoffen.

De norm voor het PR is 10⁻⁶/jaar, dat betekent dat de kans dat men slachtoffer wordt van een ongeval een op de miljoen is.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers per jaar in de omgeving van de beschouwde activiteit.

Het maximaal toelaatbare GR (de oriënterende waarde) voor transport is 1×10^{-6} /jaar op een ongeluk waarbij 100 personen overlijden.

Het maximaal toelaatbare GR (de oriënterende waarde) voor stationaire bronnen is 1×10^{-7} /jaar op een ongeluk waarbij 100 personen overlijden).

Stationaire bronnen

Langs de Westelijke Ringweg bevindt zich een LPG-tankstation. Het gebruik en de opslag van LPG brengt risico met zich mee, omdat LPG brandbaar en explosief is. De opslag van LPG dient te voldoen aan normen om zodoende voldoende veiligheid te garanderen rond het tankstation.

Plaatsgebonden risico wordt genormeerd in het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen). In een straal van 45 meter uit het vulpunt mogen geen kwetsbare objecten worden gesitueerd, bijvoorbeeld woonbebouwing. De 45 metercontour valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt.

Het groepsrisico wordt getoetst aan de handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico. Op grond hiervan is vastgesteld hoeveel personen er binnen de straal van 150 meter van het vulpunt van de LPG-tank aanwezig mogen zijn en hoeveel er werkelijk aanwezig zijn. Op grond van de toegestane personendichtheden nabij LPG-tankstations en de verblijfstijdcorrectiefactor mogen er binnen de straal van 150 meter voor woningen respectievelijk bedrijven 91 of 183 personen aanwezig zijn. In werkelijkheid zijn er op basis van berekeningen ten aanzien van het gemiddelde woningbezetting en ruimtegebruik in het noord-westelijk deel van Kostverloren ca. 87 personen aanwezig. De oriënterende waarde voor groepsrisico wordt derhalve niet overschreden en er is geen verantwoordingsplicht.

Voor de opslag van gevaarlijke stoffen op het terrein van de Suikerunie is een risicostudie uitgevoerd. Gezien de aard van de bedrijvigheid valt de Suikerunie onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) en is een rampenbestrijdingsplan opgesteld. De risicocontour bevindt zich op het terrein van de Suiker Unie, mede doordat bij een mogelijke lekkage van de SO₂-opslag een opvangmogelijkheid aanwezig is.

Transport van gevaarlijk stoffen

Voor het transport over de weg en per spoor geldt een risicobeleid. Over de Westelijke Ringweg en over de spoorbaan Groningen-Noord – hoofdstation vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

De externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continue en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijk stoffen op die route. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit.

Wegtransport

Bij wegtransport is met name van belang: de aantallen LPG-tankwagens en het aantal tankwagens met toxische vloeistoffen en gassen per jaar die een voor de externe veiligheid relevante stofcategorie vertegenwoordigen.

Uit de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (Min. van Verkeer en Waterstaat) en toepassing van de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen blijkt dat de Westelijke Ringweg (geen autosnelweg of weg binnen de bebouwde kom met 50 km/uur) geen PR- en GR contour van 1×10^{-6} heeft.

Toetsing aan de risiconormering van het plaatsgebonden risico is niet verder noodzakelijk omdat het aantal LPG- tankwagens onder de 2300 per jaar blijft.

Toetsing aan de risiconormering van het groepsrisico is niet verder noodzakelijk omdat er geen transport van toxische vloeistoffen en toxisch tot vloeistof verdicht gas plaatsvindt.

Transport van brandbare vloeistoffen zoals benzine en diesel dat wel aanwezig is valt buiten de risiconormering.

Vervoer over spoor

Bij railtransport gaat het met name om ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen zoals benzine, LPG, toxische vloeistoffen zoals o.a. chloor en waterstoffluoride.

De externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt uitgedrukt in de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} en het groepsrisico, het maximaal toelaatbare risico van 1×10^{-6} per jaar een ongeluk waarbij 100 personen overlijden (de oriënterende waarde).

Voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico zijn 'aandachtspunten' geïdentificeerd in de risicoatlas spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan (Min. van Verkeer en Waterstaat 2001).

Uit de risicoatlas spoor en de Handreiking externe veiligheid vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt dat op het traject Groningen – Sauwerd de norm van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico *niet wordt overschreden* op een afstand van meer dan 10 meter uit het midden van het spoor en daardoor ruimtebeslag voor het baanvak Groningen - Sauwerd niet van toepassing is.

Toetsing van het risico dient voorts op grond van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gedaan te worden voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Er is onderzoek gedaan naar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor de gebieden Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt, Hoendiep en Vinkhuizen¹.

Uit dit onderzoek blijkt dat voor het PR geen 10^{-5} of 10^{-6} contour langs het spoor ligt; de contour ligt op het spoor. Dat betekent dat wat betreft PR er geen belemmeringen zijn voor woningbouw in het onderhavige gebied.

Ook wordt voor de onderzochte gebieden geen oriënterende waarde van het GR overschreden. Een groot deel van het huidige risico wordt veroorzaakt door het chloortransport. Het chloortransport wordt door gewijzigde productiemethoden bij AKZO in Delfzijl in 2006 door afspraken tussen AKZO en het ministerie van VROM sterk verminderd. Dit is van positieve invloed op het groepsrisico.

In het bestemmingsplan zijn voor het overige geen ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden opgenomen die de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid negatief kunnen beïnvloeden.

Risicokaart

De risicokaart van de provincie Groningen geeft voor het overige binnen het plangebied zelf geen risicoveroorzakers aan. Wel bevindt er zich een tiental instellingen in het gebied die als gevoelige bebouwing valt aan te merken. Hiermee worden op de risicokaart gebouwen aangegeven waar zich veel mensen kunnen bevinden, zoals bv. een school. Zo kunnen de hulpverleningsdiensten bij een incident daar rekening mee houden.

5.1.6. Bedrijvigheid

Kostverloren, Zeeheldenbuurt en de Badstratenbuurt zijn voornamelijk woonwijken. Bedrijven die zijn gelegen tussen of nabij woningen moeten passen binnen de categorieën 1 en 2 zoals die door de VNG in 'Bedrijven en Milieuzonering' zijn beschreven. Voor aanwezige bedrijven boven categorie 2 wordt een 'uitsterf beleid' toegepast, dat wil zeggen dat er in principe geen nieuwe bedrijven boven deze categorie op de desbetreffende locatie worden toegestaan. Voor de hogere categorie bedrijven is uitsluitend vrijstelling mogelijk voor zover de belasting van de desbetreffende bedrijven vergelijkbaar is met categorie 1 en 2 bedrijven. Bij een aanvraag van een nieuwe vestiging zal nauwgezet bekeken worden of aan de randvoorwaarden zal worden voldaan en of er geen hinder zal optreden.

¹ Voor nadere gegevens zie het rapport van Oranjewoud "Externe Veiligheid Groningen Bestemmingsplannen Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt, Hoendiep en Vinkhuizen" van september 2005.

De mogelijke invloed en overlast van de aanwezige bedrijven is gering. Regulering van de milieubelasting door die bedrijven vindt plaats met behulp van de Wet Milieubeheer of op basis van de Algemene Plaatselijk Verordening.

De fabriek Niemeyer geeft geurbelasting door tabak. De stankoverlast blijft evenwel binnen de normen. Deze fabriek is een categorie 4-bedrijf en wordt in dit bestemmingsplan positief bestemd. Voor het overige worden hier maximaal categorie 3-bedrijven toegestaan.

De bedrijvenlijst die als bijlage 1 bij de voorschriften is gevoegd, is de standaard bedrijvenlijst voor de gemeente Groningen. In de voorschriften is een vrijstelling opgenomen voor bedrijven in een hogere categorie dan categorie 3 mits deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving daarmee gelijkgesteld kunnen worden.

Het stedenbouwkundig plan Van Heemskerckpark zal gezien de functie van kleinschalige kantoorontwikkeling uit milieuoogpunt geen grote belemmeringen opleveren.

5.2. Ecologie

Als gevolg van de dichte bebouwing en het intensieve stedelijk gebruik is de ruimte voor de natuur in het gebied beperkt. Uit de broedvogelinventarisaties blijkt een lage dichtheid en een betrekkelijke soortenarmoede.

De oppervlakte openbaar groen is beperkt en sterk versnipperd, en de ecologie is daarom vooral aangewezen op de particuliere tuinen, waar plaatselijk overigens een verrassende rijkdom aanwezig kan zijn.

De aanwezigheid van grotere gebouwen in de oudere wijkdelen maakt het gebied in principe geschikt voor typische stadsbewoners als gierzwaluwen, huiszwaluwen en vleermuizen en deze vertegenwoordigen daarom een waarde in de stedelijke ecologie.

Langs de spoorlijn ligt een ecologische verbindingszone, die echter op verschillende plaatsen onderbroken is. De waterkwaliteit van de spoorloten is over het algemeen goed, en de biotoop is daarom van grote waarde als verblijfsgebied voor verschillende soorten amfibieën.

Handhaving en versterking van de ecologische functie van het gebied is daarom zeer gewenst; de betreffende soorten zijn beschermd en in het stedelijk gebied relatief zeldzaam.

Door de afkoppeling van regenwater kan plaatselijk de waterkwaliteit van vijvers verbeterd worden, maar gezien het daarmee gepaard gaande ruimtebeslag zijn de mogelijkheden hiervoor in het gebied beperkt. Bovendien is infiltratie in de bodem niet mogelijk. Wel zijn er potenties met betrekking tot de toepassing van groene daken.

5.3. Waterbeheer

Algemeen

De natuurlijke relatie van water met zijn omgeving ligt in steeds sterkere mate mede ten grondslag aan de ruimtelijke ontwikkeling. Het water als ordenend principe. Water legt verbindingen tussen bodem, natuurlijke ontwikkeling en de gesteldheid en beleving van de woon- en werkomgeving.

Bij de planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht.

Doel is hierbij tot een zo natuurlijk mogelijk watersysteem te komen, dat is afgestemd op duurzame ontwikkeling, natuurlijke ontwikkeling en geohydrologie van het gebied. Door middel van functietoekenning worden de nagestreefde kwaliteiten benoemd.

In dit hoofdstuk wordt eerst de relatie tussen water en bodem benoemd. Vervolgens wordt de waterhuishouding in relatie tot de omgeving en het beleid besproken. Tot slot wordt een relatie gelegd tussen de waterhuishouding en de natuurlijke ontwikkeling.

Bodem en riolering

Kostverloren, de Zeeheldenbuurt en de Badstratenbuurt liggen in een overgangsgebied van de Hondsrug en het Drentsche Aa-dal. Het gebied is een typisch overgangsgebied waarin veen- en kleiafzettingen kunnen voorkomen, met plaatselijk (vooral aan de westzijde) mogelijk zandige en lemige gronden aan de teen van de Hondsrug. Het gebied is grotendeels bebouwd in de eerste helft van de 20^e eeuw. Er is een gemengd rioolstelsel in het gebied aangelegd, met als voornaamste lozingspunten de kanalen en een aantal nieuw gegraven vijvers. De voormalige lozingspunten zijn heden ten dage de locaties van de riooloverstorten.

Aanzienlijke delen van deze gemengde rioolstelsels zijn in de jaren '80 en '90 gesaneerd. Hierbij is het stelseltype niet gewijzigd. De buurten lenen zich gezien de diverse functies en bebouwing, en als gevolg van de slecht doorlatende bodem over het algemeen slecht voor grootschalige verduurzaming van het water- en rioleringssysteem. Een uitzondering hierop vormt een aantal locaties voor herstructurering.

Waterhuishouding

Binnen de grenzen van het bestemmingsplan bevinden zich twee typen wateren. Dit betreft enerzijds het Hoendiep en anderzijds de vijvers en watergangen in de wijken. Beide wateren behoren tot verschillende systemen, en hebben verschillende functies. Deze functies zijn benoemd in de beleidsvisie Integraal Stedelijk Waterbeheer en in het Provinciaal Waterhuishoudingsplan. De kanalen maken deel uit van twee boezemsystemen, die gescheiden worden door de sluis bij de Eendrachtskade. Het Noord-Willemskanaal maakt deel uit van de Eemskanaalboezem en valt binnen het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's. Het boezempeil is NAP +0,57 m. Het Hoendiep maakt deel uit van de Electraboezem en valt binnen het beheersgebied van het waterschap Noorderzijlvest. Het boezempeil is NAP -0,93 m. Het boezemstelsel heeft een waterhuishoudkundige functie voor de aan- en afvoer en berging van water. Het Noord-Willemskanaal heeft daarnaast ook nog een functie voor de scheepvaart. Het Hoendiep herbergt een groot aantal woonboten. Via de diepenring wordt water aangevoerd uit Friesland voor de watervoorziening van het oostelijk deel van de provincie en voor Noord-Drenthe. De bergende functie brengt met zich mee dat er behoorlijke peilverhogingen kunnen optreden in tijden van wateroverlast. De kades hebben een waterkerende functie.

Binnen het bestemmingsplangebied bevinden zich verder de hieronder genoemde waterpartijen, die veelal op zichzelf staande eenheden zijn. Deze waterpartijen vallen alle binnen het beheersgebied van het waterschap Noorderzijlvest.

Van Brakelvijver

Deze typische stadsvijver is aangelegd als retentievijver voor het gemengde rioolstelsel. Dit houdt in dat er bij extreme neerslag water vanuit het riool de vijver inloopt. Na afloop van de gebeurtenis stroomt het water weer terug in het riool. Het peil van de vijver wordt zodoende beheerst door de riolering. De vijver heeft de algemeen ecologische functie ten aanzien van waterkwaliteit. Er worden geen aanvullende eisen gesteld aan de ecologische inpassing.

Van Ostadevijver

Ook de van Ostadevijver is aangelegd als verlengstuk van de riolering. De vijverpartij is hydrologisch gescheiden van de spoorsloten. Evenals bij de van Brakelvijver wordt de waterkwaliteit negatief beïnvloed door deze functie voor de riolering, en heeft de vijver de algemeen ecologische functie.

Spoorsloten

Aan weerszijden van het Hoendiep bevinden zich sloten langs de spoorlijn. Deze groen- en waterstructuur maakt deel uit van de ecologische verbindingzones van de stedelijke ecologische structuur. Het rustige achteraf-karakter van de sloten draagt bij aan de ecologische waarde van deze zone. De sloten liggen hydrologisch vrij geïsoleerd, maar kunnen wel vrij afwateren naar respectievelijk het Hoendiep en naar het sportpark Vinkhuizen. De sloten hebben

op dit moment de algemeen ecologische functie, maar zullen op termijn de natuurfunctie krijgen.

De belangrijkste ontwikkelingen voor de waterhuishouding vinden plaats in het van Heemskerckpark. Deze herstructureringslocatie ten westen van de Admiraal de Ruyterlaan biedt ruimte voor nieuwe kantoren. De locatie is gelegen aan het Hoendiep. Hier zullen de principes van het duurzaam stedelijk waterbeheer worden toegepast: scheiden aan de bron, vasthouden en bergen binnen het plangebied.

Oevers en ecologie

De vijvers en watergangen langs de spoorlijn hebben een sterke ecologische samenhang met de groenstructuur. De structuur vormt een natte as tussen het Stadspark en het Reitdiep. Met name de samenhang tussen water en groen geeft deze zone belangrijke potenties, waar bij toekomstige ontwikkelingen rekening mee zal worden gehouden. De relatie tussen water en groen vindt zijn waarde vooral in natuurlijke en gevarieerde oevers en in de continuïteit van de zone.

5.4. Duurzaam bouwen en energie

In diverse bouwprojecten voor (vervangende) nieuwbouw wordt aandacht geschonken aan aspecten van duurzaam bouwen, zoals (extra) energie- en waterbesparing, het plaatsen van zonneboilers en –panelen en het vasthouden van gebiedseigen water.

Kwaliteit en duurzaamheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De gemeente Groningen hecht belang aan een duurzame kwaliteit van de gebouwde omgeving. De Stadsvisie noemt het "duurzaam vergroten van de leefbaarheid" als prioritaire beleidsdoelstelling. Een gezonde, veilige en schone leefomgeving, woningen met een goede woontechnische kwaliteit en voldoende voorzieningen zijn daarbij essentieel. Voor het behalen van resultaat is het noodzakelijk vanaf de start van processen duurzaamheid integraal mee te laten wegen. Voor het bevorderen van de (Groningse) woonkwaliteit is een nieuw richtinggevend kader ontwikkeld: de "Groninger Woonkwaliteit".

In samenwerking met marktpartijen, corporaties en belangengroeperingen is een pakket maatregelen samengesteld dat als leidraad dient voor woningbouwprojecten in Groningen. Vanzelfsprekend is hierbij aangesloten bij bestaande, landelijke kwaliteitslabels zoals Nationaal Pakket duurzaam bouwen, Woonkeur (waaronder het Politiekeurmerk), Oppluslabel en Nota Gezonder Zorgen e.d. Door maatregelen in hun samenhang te plaatsen en te relateren aan de normering van het Bouwbesluit, is met het handboek Groninger Woonkwaliteit een overzichtelijk werkdocument voor woningbouwprojecten beschikbaar dat keuzes ten aanzien van kwaliteit en duurzaamheid inzichtelijk maakt. Keuzes die zijn en uiteindelijk zullen worden gemaakt op basis van marktconformiteit, maatschappelijke relevantie en betaalbaarheid.

Een belangrijk onderdeel van duurzaam bouwen is energiebesparing en het benutten van duurzame energiebronnen. Burgemeester en wethouders hebben een klimaatplan vastgesteld, waarin is aangegeven hoe de gemeente vorm en inhoud zal geven aan het klimaatbeleid. Het Klimaatplan is een integraal plan, met als belangrijkste speerpunten: de inkoop van groene stroom, het opwekken van groene stroom en energiebesparing bij verschillende doelgroepen. In de (ver)nieuwbouw heeft energiezuinig bouwen inmiddels via landelijke regelgeving een basis gekregen. De energie-prestatienorm verschuift van nieuwbouw naar bestaande bouw. De energiesituatie van de bestaande woningvoorraad kan nog sterk worden verbeterd.

6. Economische uitvoerbaarheid

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt heeft echter betrekking op een reeds bebouwd deel van de gemeente, waarbij de ontwikkelingen aan het particuliere initiatief over gelaten worden. Met betrekking tot het bestemmingsplan spreekt men daarom ook wel van "toelatingsplanologie" als tegenhanger van "uitvoeringsplanologie". Daar waar de gemeente wél ontwikkelingen realiseert (zoals bv. herinrichting van de openbare ruimte), zal de economische uitvoerbaarheid bij die ontwikkelingen worden aangetoond.

7. Inspraak en vooroverleg

7.1. Inleiding

Bij besluit van 2 november 2004 hebben Burgemeester en wethouders het voorontwerp bestemmingsplan Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt vrijgegeven voor inspraak en wettelijk vooroverleg ex art.10 Besluit op de ruimtelijke ordening.

7.2. Inspraak

De mogelijkheid van inspraak is gepubliceerd op 10 november 2004 in de Groninger Gezinsbode. Het voorontwerp heeft van 11 november tot en met 8 december 2004 ter inzage gelegen bij het Loket Bouwen en Wonen van de Dienst RO/EZ en het Gemeentelijk Informatiecentrum. Gedurende deze periode konden schriftelijke reacties worden ingebracht. Tevens heeft bij brief van 9 november 2004 afzonderlijke kennisgeving plaatsgevonden aan de Winkeliersvereniging Paterswoldseweg, de Bewonersorganisatie Badstratenbuurt, de Bewonersorganisatie Zeeheldenbuurt en de Wijkgroep Kostverloren.

Mondelinge reacties

Op 23 november 2004 is het voorontwerp onderwerp van bespreking geweest op een inspraakavond in het Augustinuscollege. Het verslag van deze bijeenkomst is bij dit inspraakverslag gevoegd. Op deze bijeenkomst waren, naast de gemeentelijke vertegenwoordigers, ca. 30 personen aanwezig. De gemaakte inhoudelijke opmerkingen worden hieronder weergegeven en van gemeentelijk commentaar voorzien. Voor het overige (informatieve en procedurele opmerkingen die tijdens de bijeenkomst direct zijn beantwoord) wordt verwezen naar het verslag van de inspraakavond.

1. kan er voor het bezit van Nijestee in Kostverloren een bescherming worden opgenomen in dit bestemmingsplan, in de vorm van beeldbepalende architectuur, zodat sloopplannen kunnen worden voorkomen?
antwoord gemeente:
de status van beeldbepalende bebouwing of van beschermd stadsgezicht geeft geen bescherming tegen eventuele sloop. Het bestemmingsplan kan wel eisen stellen aan nieuwbouw, mocht er in de toekomst sprake zijn van sloop.
2. het nieuwe bestemmingsplan is een vrijbrief voor de gemeente, ze kunnen er nu alles neerzetten.
antwoord gemeente:
de gemeente bouwt zelf niet, geeft alleen de randvoorwaarden aan waarbinnen kan / moet worden gebouwd.
3. graag uitleg over de gang van zaken rondom de 2 nieuwe ligplaatsen voor woonschepen bij het van Heemskerckpark. Aanwezige is hier uitgekocht maar nu zijn er 2 nieuwe plaatsen gekomen.
antwoord gemeente:
Op de betreffende locatie bevinden zich 2 officiële ligplaatsen voor woonschepen op grond van de Verordening Openbaar Vaarwater 2002. De ontwikkeling van het van Heemskerckpark betreft aldaar de bouw van twee kantoorgebouwen deels in het water van het Hoendiep. De projectontwikkelaar heeft de eigenaren van de aldaar gelegen woonboten daarom uitgekocht. Daarmee zijn de ligplaatsen echter niet opgeheven. De gemeente heeft in de koopovereenkomst met de projectontwikkelaar vastgelegd dat hij ongeveer op de plaats waar de uitgekochte schepen lagen, 2 nieuwe woonschepen zal

neerleggen. Inspreker heeft dus al zijn rechten overgedragen aan de projectontwikkelaar; de gemeente heeft geen verplichtingen tegenover hem.

4. voorstel om het groene middendeel van het Abel Tasmanplein de bestemming Groenvoorzieningen te geven zodat hier geen parkeren kan worden toegestaan.
antwoord gemeente:
voorstel wordt overgenomen.
5. kunnen er actuelere metingen in het plan worden opgenomen t.a.v. geluidhinder? De opgenomen metingen zijn al 7 jaar oud.
antwoord gemeente:
hoewel de Suikerunie sinds 1997 saneringsmaatregelen heeft doorgevoerd die tot geluidreducties hebben geleid, is de mate waarin dit het geval is niet zodanig, dat er in het kader van dit bestemmingsplan een noodzaak is om opnieuw een omvangrijk en kostbaar onderzoek uit te voeren. Daarvoor zijn de veranderingen ten opzichte van de Maximaal Toelaatbare Geluidbelastingen te klein. Overigens zal binnen enkele jaren met de actualisering van de industrielawaaizone Groningen West-Hoogkerk een aanvang worden gemaakt, zoals in het bestemmingsplan op p.51 reeds aangekondigd.
6. is de aangegeven 55dB(A)contour (MTG-contour) op p.51 wel correct? De lijn heeft nl. een nogal grillig verloop.
antwoord gemeente:
de bedoeling van deze lijn is om een beeld te geven van de mogelijkheden die zijn ontstaan nadat de minister Maximaal Toelaatbare Geluidbelastingen heeft vastgesteld voor een groot aantal adressen in het plangebied. Gekeken is naar situaties ter plaatse van gebouwen. Omdat in bepaalde gevallen sprake is van afscherpende werking door nabijgelegen bebouwing, verspringen de punten waar van een geluidbelasting van 55 dB(A) sprake is, nogal. Dat levert een enigszins grillige lijn op. Het kaartje is bedoeld om aan te geven dat in vergelijking met het kaartje met de 55 dB(A) contour industrielawaai de bouwmogelijkheden fors zijn verruimd.
7. er is nog geen duidelijkheid over de vraag of de verkeersafwikkeling voor het van Heemskerckpark via de Hoendiepbrug doorgaat. Er is wel toegezegd dat dit in principe de voorkeur heeft. Het opnemen van het plan voor het van Heemskerckpark in dit bestemmingsplan kan alleen als er definitieve besluiten zijn genomen over de Hoendiepbrug.
antwoord gemeente:
op 31 maart 2004 heeft de gemeenteraad besloten om als definitieve oplossing voor het probleem van de verkeersafwikkeling te kiezen voor openstelling van de huidige fietsbrug over het Hoendiep voor autoverkeer en een planning van deze maatregel af te wachten in het kader van de visie doorstroming Hoendiep. Inmiddels heeft het onderzoek met betrekking tot deze doorstromingsvisie aangetoond dat een verkeersontsluiting van het van Heemskerckpark via de Hoendiepbrug geen problemen oplevert voor de doorstroming op het Hoendiep. Ook is duidelijk geworden dat de bestaande brug kan worden gehandhaafd en geen nieuwe nodig is. In het voorjaar van 2005 zal het plan om de brug voor autoverkeer open te stellen met de daarbij behorende inrichtingsplannen in procedure worden gebracht. De uitvoering van de maatregel wordt verwacht in 2006, als het Hoendiep wordt afgesloten voor het verkeer in verband met de reconstructie van het kruispunt met de Westelijke Ringweg. In de toelichting bij dit bestemmingsplan zal de tekst op dit punt worden aangepast.

Schriftelijke reacties

Er zijn drie reacties ontvangen.

1. Tijdens de inspraakperiode is één schriftelijke reactie ontvangen, en wel van Overes Advocaten, postbus 1280, 9701 BG Groningen, namens Zeefdrukkerij Masselman BV, Admiraal de Ruyterlaan 5a, en Citeq BV, Admiraal de Ruyterlaan 5.
2. Daarnaast zijn buiten de inspraakperiode twee reacties ontvangen van resp. Plas en Bossinade advocaten namens Quintus Investment (ontwikkelaar van het van Heemskerckpark) op 14 maart 2005 en van bewoners van de Jan van Goyenstraat 10-10a-12- 12a-14-14a op 29 april 2005. Hoewel deze reacties te laat zijn ingestuurd, zullen wij er hier commentaar op geven aangezien e.e.a. in de vervolprocedure wellicht nog aan de orde zal komen.

De schriftelijke reacties zijn in kopie opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Ad 1. De reactie heeft de volgende inhoud.

1. wijziging bestemming eigen percelen.
De huidige bestemming van de percelen is Handel en Industrie. Op grond van die bestemming en de industriële mogelijkheden hebben beide bedrijven zich hier gevestigd en hebben ze geïnvesteerd. Ook hebben ze daarbij de uitbreidingsmogelijkheden meegewogen. Het nieuwe plan legt op de percelen de bestemming Gemengde Doeleinden, waarop bedrijven categorie 1 en 2 zijn toegestaan. De bedrijven van Masselman en Citeq zijn categorie 3 tot en met 5 bedrijven. Dat betekent dat het huidig gebruik mag worden voortgezet (overgangsrecht) maar dat niet kan worden uitgebreid of vergroot. De nu opgelegde beperking wordt in het nieuwe plan niet gemotiveerd en er is geen onderzoek gedaan naar de aanwezige bedrijven alvorens het bestemmingsplan te wijzigen.
2. Naast de beide bedrijven ligt een openbare weg, die zij gebruiken voor hun bedrijfsvoering. Deze weg wordt in het nieuwe plan opgenomen onder de bestemming voor het nieuwe kantorenpark (Dienstverlening). Verzocht wordt de weg de bestemming Verkeersdoeleinden te geven.
3. Het van Heemskerckpark komt te liggen tussen de industriële activiteiten van de beide bedrijven en die van de Suikerunie. Citeq en Masselman worden in hun bedrijfsactiviteiten zeer beperkt, omdat het toetsingskader voor milieuvergunningen uitgaat van een industriële omgeving.

Antwoord gemeente:

ad 1.

voor de locatie van de beide bedrijven geldt het Plan van Uitbreiding van 1939. De bestemming is Terrein voor Handel en Nijverheid, met ontworpen gemengde bebouwing. Dit plan kent nog niet de bepalingen zoals die in moderne bestemmingsplannen zijn opgenomen voor bedrijvigheid. Uiteraard heeft de technologische ontwikkeling sindsdien een enorme vlucht genomen. Het oude plan is dus als toetsingskader niet meer adequaat.

Zowel Zeefdrukkerij Masselman als Citeq hebben milieuvergunningen voor categorie 3. In het nieuwe bestemmingsplan is opgenomen dat in het plangebied in principe slechts bedrijven in de categorieën 1 en 2 zijn toegestaan, omdat het hier gaat om een woongebied waar hoofdzakelijk woningen staan met in de nabijheid een beperkt aantal bedrijven. Bestaande bedrijven in hogere categorieën kunnen uiteraard blijven bestaan, maar hiervoor wordt een uitsterfbeleid toegepast. Voor bedrijven in een hogere categorie is in de voorschriften bij het plan een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Toetsingscriterium hierbij is dat de activiteiten naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met die in categorie 1 en 2. Mochten de betreffende bedrijven uitbreidingsplannen hebben dan zullen die op dat criterium beoordeeld worden. Fysieke uitbreiding van de bedrijven is overigens nog slechts in zeer beperkte mate mogelijk aan de achterzijde.

ad 2.

In het stedenbouwkundig plan voor het van Heemskerckpark blijft deze ontsluitingsweg gehandhaafd. De weg blijft in eigendom van de gemeente. In het kader van de overdracht van de aanliggende gronden aan de ontwikkelaar van het van Heemskerckpark is afgesproken dat de ontwikkelaar waarborgt dat de toegankelijkheid aan de achterzijde van het perceel van Citeq door hem wordt gewaarborgd. Aangezien de weg openbaar gebied blijft, zal in het bestemmingsplan de bestemming van de weg worden gewijzigd van Dienstverlening in Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

ad 3.

De kantoren die op het van Heemskerckpark komen, worden niet beschermd door de Wet Milieubeheer en de Wet Geluidhinder (een kantoor is geen gevoelige functie). De komst van het kantorenpark beperkt beide ondernemingen wat dat betreft dus niet in hun ontwikkeling.

Ad 2. Plas en Bossinade:

1. het meest westelijke pand langs het Hoendiep heeft in het plan de bestemming Dienstverlening met de aanduiding Horeca 1-2-3 gekregen. Verzocht wordt om hier ook de woonfunctie toe te staan aangezien dit in het verleden ook al het geval is geweest. Gedacht wordt aan een dienstwoning voor de beheerder van het kantorencomplex.
2. Gevraagd wordt om de mogelijkheid open te houden om in / onder het talud van de spoorbaan parkeervoorzieningen te realiseren c.q. een parkeerkelder (half verdiept) te bouwen.
3. Gevraagd wordt om mogelijk te maken de parkeergarage geheel bovengronds te bouwen. In het plan is aangegeven dat de bovenzijde ten hoogste 1.20m boven peil mag zijn gelegen.
4. De geprojecteerde gebouwen aan de van Heemskerckstraat met aanduiding M(aatschappelijke Doeleinden) moeten ook de bestemming DV (Dienstverlening) kunnen krijgen.

Antwoord gemeente:

Ad 1.

Met inspreker is bij het ontwikkelen van het stedenbouwkundig plan voor het van Heemskerckpark de bestemming afgesproken die thans in het bestemmingsplan is opgenomen. Deze bestemming is ook door de raad vastgelegd (stedenbouwkundig plan). Sinds 2001 is het feitelijk gebruik (wonen) beëindigd. Mede gezien het feit dat de ligging van het pand zeer ongunstig is qua geluidhinder (Suikerunie, spoorweg en -brug, ringweg) is voortzetting van de woonfunctie hier niet gewenst.

Ad 2 en 3.

De wijze waarop het parkeren op het van Heemskerckpark is geregeld is neergelegd in het stedenbouwkundig plan van Heemskerckpark. Dit plan is in nauw overleg met inspreker opgesteld en is als zodanig vertaald in dit bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het park een groene ambiance heeft: de gebouwen worden omgeven door groen en water. Het parkeren en de wegen worden aan dit beeld ondergeschikt gemaakt. Daarom is een half verdiepte parkeergarage in het plan opgenomen in het centrale deel van het park. Hierop komt een verhoogd maaiveld met een sterk groen karakter waarin de 8 centrale kantoorgebouwen zijn gelegen. Het gehele terrein zal een openbaar karakter houden zodat het park ook voor de aanliggende woonbuurt buiten kantooruren een functie zal hebben. Ook de 3 kantoorgebouwen aan de westzijde van het park komen in het groen te liggen; groen dat ook een functie heeft in de ecologische hoofdstructuur, met spoorloten die een belangrijk verblijfsgebied zijn voor diverse soorten amfibieën. Het voorstel om nu het parkeren op een geheel andere wijze op te lossen dan opgenomen in het stedenbouwkundig plan van Heemskerckpark is volledig in strijd met de uitgangspunten van het plan en met het raadsbesluit dat daarover is genomen. De

setting met losse kantoorgebouwen in het groen, zowel in het centrale als het westelijke deel van het park, zou erdoor verloren gaan. De aantrekkelijkheid van het park voor bewoners van de Zeeheldenbuurt zou er tevens door teniet worden gedaan. De voorstellen worden dan ook niet overgenomen.

Ad 4. De basisbestemming voor deze gebouwen is Dienstverlening; de aanduiding (m) maakt het mogelijk dat hier tevens maatschappelijke voorzieningen worden gevestigd. In het plan is dus al aan de wens van inspreker voldaan.

Ad 2. bewoners Jan van Goyenstraat:

Bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgenomen toegestane diepte en bouwhoogte ter plaatse van de huidige adressen Rembrandt van Rijnstraat 189-191. Ten opzichte van de bebouwingmogelijkheden in het huidige bestemmingsplan en de bestaande bebouwing betekent dit een forse teruggang in de bezonning, de lichtinval en het uitzicht voor de woningen Jan van Goyenstraat 10, 10a, 12, 12a, 14 en 14a.

Antwoord gemeente:

In het geldende bestemmingsplan is een diepte toegestaan van ca. 6m en een hoogte van 4 bouwlagen. De bestaande bebouwing is 6m diep en 3 lagen hoog. In het ontwerpplan is een hoogte van 4 lagen toegestaan en een diepte van 18m. Qua hoogte verandert er dus niets ten opzichte van het geldende bestemmingsplan maar de diepte is ingrijpend verruimd. Reden hiervoor zijn de bouwplannen die Nijestee heeft voor de zgn. Triplexlocatie. Deze zijn 18m diep met daaronder een parkeerkelder die ca. 16m diep reikt. Het plan is op deze wijze opgezet om de bouw van een supermarkt aan de Rembrandt van Rijnstraat mogelijk te maken. Nu de supermarkt niet wordt gebouwd, heeft Nijestee zijn plannen aangepast. De parkeerkelder is opgeschoven in zuidelijke richting. Nabij de Jan van Goyenstraat worden nu niet meer appartementen, maar grondgebonden woningen gebouwd. Deze hebben een diepte van 8.20m en een hoogte van 10.20m (2 bouwlagen). De bouwaanvraag is inmiddels ingediend en ter inzage gelegd teneinde een artikel 19-vrijstelling te kunnen verlenen van het geldende bestemmingsplan. Omdat het ontwerp bestemmingsplan ten tijde van de indiening van de bouwaanvraag nog niet ter visie lag, is het bouwplan daaraan niet getoetst. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt niet aangepast. Indien de bouwaanvraag zou zijn getoetst aan het nieuwe bestemmingsplan, dan zou met inzet van de nadere eisenregeling aan de diepte van de woningen een beperking zijn gesteld in lijn met de bezwaren vanuit de Jan van Goyenstraat.

Conclusie inspraak

De mondelinge en schriftelijke inspraak geeft aanleiding het plan aan te passen op de volgende punten.

1. het middendeel van het Abel Tasmanplein krijgt de bestemming Groenvoorzieningen
2. in de toelichting bij het bestemmingsplan zal de tekst over de ontsluiting van het van Heemskerckpark worden aangepast op de besluitvorming door de raad dienaangaande en op de planning van de uitvoering van deze reconstructie
3. de bestemming van de weg naast Admiraal de Ruyterlaan 5 zal worden gewijzigd van Dienstverlening in Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

7.3. Vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Commissie Ruimtelijke Plannen stad Groningen (CRP). In deze commissie hebben zitting:
 - provincie Groningen, Dienst Ruimte en Milieu

- Ministerie VROM, Inspectie Noord
 - Rijksdienst voor de Monumentenzorg
 - Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Noord-Nederland
 - Ministerie van Economische Zaken
 - Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, Directie Noord
2. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
 3. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Noord-Oost Nederland
 4. Brandweer, afd. preventie-stad
 5. Gasunie
 6. Waterschap Noorderzijlvest
 7. M.K.B. Noord
 8. VNO-NCW-Noord
 9. Waterbedrijf Groningen
 10. KPN Telecom UTN Straalverbindingen
 11. Essent Lighting
 12. Essent Kabelcom
 13. Essent Netwerkbedrijf
 14. Nederlandse Spoorwegen
 15. ProRail (vml. Railinfrabeheer)

Naar aanleiding hiervan is een aantal schriftelijke reacties ontvangen, die hieronder zijn samengevat en, voor zover deze daartoe aanleiding geven, van commentaar voorzien. De reacties zijn tevens in kopie opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Commissie Ruimtelijke Plannen stad Groningen (CRP)

Inhoud reactie

Het provinciaal ruimtelijk beleid is ten aanzien van woningbouw erop gericht dat de steden in de provincie Groningen zorgdragen voor voldoende woonkwaliteit voor een brede groep woningzoekenden. De stad Groningen vraagt hierbij om extra aandacht, omdat deze een regionaal en op onderdelen zelfs (inter)nationaal verzorgende functie heeft. Uitgangspunt is dat nieuwe woningen vooral in de stad Groningen gebouwd moeten worden. Daarnaast is de inzet voor woningbouw vooral gericht op ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, zowel in de steden als in de dorpen. Wij achten dit plan hiermee in overeenstemming.

Aaborglocatie

Doel van het bestemmingsplan is het plangebied voorzien van een actueel planologisch kader dat bestaande ruimtelijke structuren beschermt en dat sturing geeft aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Een tweeledig doel, waarvan het laatstgenoemde met betrekking tot de Aaborglocatie naar de mening van de commissie niet goed uit de verf komt.

Uitgaande van het voornemen om met dit bestemmingsplan sturing te willen geven aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, vindt de commissie het opvallend, dat het plan niets zegt over de meest gewenste ontwikkelingen op de Aaborglocatie. De commissie mist hier de gemeentelijke visie op de meest wenselijke functioneel ruimtelijke ontwikkeling van het terrein als onderdeel van de visie op het groter geheel: de Zeeheldenbuurt, het totale plangebied, de stad. De commissie is van mening dat de gekozen bestemming DVU onvoldoende fundament heeft (waarmee bijvoorbeeld de bestemming maatschappelijke doeleinden op voorhand onmogelijk wordt gemaakt). Dit gebrek aan visie ziet de commissie ook terug in de uitwerkingsregels.

Van Heemskerckpark

Voor dit park is voorzien in hoogwaardige kantoorontwikkeling en is voor de inrichting van het terrein een stedenbouwkundig plan opgesteld. Maar ook hier mist de commissie de verantwoording van de gemaakte keuzes. Waarom is juist voor deze functie gekozen? Er moet

toch meer zijn dan alleen de wetenschap dat het terrein vanwege de industrielawaai-contour ongeschikt is voor wonen.

En, waarom is voor deze stedenbouwkundige opzet gekozen? De commissie neemt aan dat het ontwerp meer is dan de optelsom van een kantorenprogramma en verwacht tenminste dat de toelichting op het plan inzicht geeft in de stedenbouwkundige meerwaarde van deze planopzet, alsmede in de manier waarop het ontwerp 'reageert' op de aansluitende stedenbouwkundige structuur.

Kort gezegd, de functioneel ruimtelijke *onderbouw* van het geheel wordt gemist.

Economische uitvoerbaarheid

Het gestelde in hoofdstuk 6 "Economische uitvoerbaarheid" gaat helemaal voorbij aan de ontwikkelingen zoals voorgesteld voor de realisering van het Van Heemskerckpark.

Verkeer

In de reactie van Gedeputeerde Staten op het stedenbouwkundig plan "van Heemskerckpark" (brief 5 september 2003) hebben zij aangegeven dat de ontsluiting van het park een zorgpunt is en dat een extra aansluiting op de aanrijroute naar het centrum (Hoendiep) zonder aanvullende maatregelen wordt afgeraden. Op dit moment wordt gewerkt aan de Visie Doorstroming Hoendiep, waarvan de ontsluiting van het Van Heemskerckpark een onderdeel is. In afwachting van deze visie, alsmede de daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen, vraagt de commissie hierbij nogmaals aandacht voor de ontsluiting van het park.

Industrielawaai

In de tekst op bladzijde 51 wordt aangegeven dat nu de sanering voltooid is en 'rechten' van de bedrijven zijn vastgelegd in vergunningen de industrielawaai-zone van 1991 verkleind kan worden. Het is niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Gaat het hier om de 50 dB(A) geluidszonegrens of de 55 dB(A) geluidscontour?

Ten tijde van deze zonevaststelling ondervonden veel woningen een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) etmaalwaarde. Om de geluidsbelasting bij deze woningen terug te brengen tot 55 dB(A) is een saneringsprogramma opgesteld. Voor de woningen die na de sanering toch nog een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) ondervonden is door het Ministerie van VROM een maximale toelaatbare gevelbelasting tot maximaal 65 dB(A) etmaalwaarde vastgesteld. De grens van de 55 dB(A) contour na sanering is in het bestemmingsplan vastgelegd. De commissie neemt aan dat met de genoemde 'Industrielawaai zone van 1991' de 55 dB(A) contour wordt bedoeld, en niet de 50 dB(A) geluidszone grens.

Als de geluidsbelasting van bedrijven in vergunningen is vastgelegd, betekent dit nog niet dat de geluidsbelasting een statisch geheel is. Er moet altijd rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen van bedrijven op een gezonde industrieterrein (cumulerend effect van de geluidsbijdrage). Daarentegen is de geluidszone grens en de vastgestelde MTG waarden de grenswaarde waar aan moet worden getoetst.

Voor woningen waarbij een maximale gevel belasting van 55 dB(A) tot 65 dB(A) is vastgesteld mag in de toekomst vervangende woningbouw plaatsvinden. Echter, het is de commissie niet duidelijk of het hier gaat om het vervangen van woningen met de verhouding één op één of dat het gaat om vervanging van woningbouw waarbij een toename van het aantal woningen ontstaat. De commissie merkt dit op omdat de maximale gevelbelasting namelijk per woning is vastgesteld.

Cultuurhistorische waarden

Het plangebied omvat de zone direct ten zuidwesten van de historische binnenstad, die door de stedenbouwkundige ontwikkelingen vanaf de tweede helft van de 19-de maar vooral in de 20-ste eeuw zijn ruimtelijke karakteristiek heeft gekregen. Zowel de structurele als de visuele kwaliteiten geven in de huidige situatie nog steeds een goed beeld van de diverse ontwikkelingsfasen van de stad. De wijze waarop het plan aandacht besteedt aan deze

ontwikkelingen en de daaruit voortkomende – cultuurhistorische waardevolle – karakteristiek verdient waardering.

Met betrekking tot de situatie tussen de Sluiskade en de Eeldersingel wil ik echter enkele kanttekeningen maken bij het planontwerp. Het is ongewenst dat de kenmerkende open ruimte vóór (ten noordwesten van) het sluiskantoor, een beschermd monument, door zijn ligging binnen het bouwvlak kan worden bebouwd. Verder verdient het aanbeveling om de sluis, inclusief de bijbehorende brug, te voorzien van een afzonderlijke aanduiding zodat deze alleen op die locatie zijn toegestaan, en de bestemming Water meer wordt toegesneden op open water.

Dit is te meer van belang omdat de begrenzing van het beschermde stadsgezicht Groningen-binnenstad in de zuidelijke en westelijke oever van Verbindingskanaal/Zuiderhaven ligt, zodat een deel van het onderhavig plangebied, met de bestemming Water, deel uitmaakt van dit beschermde stadsgezicht. De commissie verzoekt u deze begrenzing in het plan op te nemen.

Commentaar

Aaborglocatie

De opmerkingen van de commissie met betrekking tot deze locatie vormen voor ons aanleiding het plan als volgt aan te passen.

De bestemming Dienstverlening uit te werken zal worden gewijzigd in de bestemming Gemengde doeleinden. De markt voor kleine kantoren is momenteel nl. zodanig, dat er geen behoefte is aan extra volume. In de nabije toekomst is eenzelfde ontwikkeling als op het Encehaterrein dan ook niet wenselijk. De ligging van het terrein nabij de Binnenstad en de Ringweg maakt het evenwel tot een locatie met ontwikkelingspotentieel. Inzet is dan ook om het terrein te reserveren voor toekomstige stedelijke functies. Mocht de Suikerunie op de langere termijn besluiten haar locatie te verlaten, dan ontstaan er ook mogelijkheden voor stedelijk wonen. In dit bestemmingsplan krijgt de locatie de bestemming Gemengde doeleinden waarbinnen de (bestaande) functies kantoren, maatschappelijke dienstverlening, dienstverlening en wonen worden toegestaan. Door middel van een bouwgrens om de bestaande gebouwen heen wordt in beperkte mate uitbreidingsruimte geboden.

Van Heemskerckpark

De opmerking van de commissie is terecht. In de toelichting bij het bestemmingsplan zal dan ook een uitgebreidere passage worden opgenomen waarin de gemaakte keuzes voor deze locatie worden gemotiveerd, zowel qua bestemming als stedenbouwkundig.

Economische uitvoerbaarheid

Het gaat hier om een actualiseringsplan. Daarbinnen is het van Heemskerckpark inderdaad een uitzondering, maar het gaat hier om een particuliere ontwikkeling. Het aandeel gemeenschapsgeld in dit project is beperkt tot planontwikkelingskosten (inspraak en verkeersonderzoek). De tekst over de economische uitvoerbaarheid van het plan kan dan ook worden gehandhaafd.

Verkeersontsluiting van Heemskerckpark

Inmiddels heeft de gemeenteraad de Doorstromingsvisie Hoendiep (tussen de Westelijke Ringweg en de Friesestraatweg) vastgesteld. De kern van deze visie is dat het verkeer op het hoofdwegennet moet doorstromen om het onderliggende wegennet te ontlasten. Het ongelijkvloers kruisen van het Hoendiep en de Westelijke Ringweg past helemaal in deze visie. Op het hoofdwegennet (Ringweg en Verbindingskanaalzone) worden, in de periode 2005-2007, een aantal verbeteringen gerealiseerd op het gebied van de doorstroming. Het Hoendiep (centrumzijde) wordt daardoor een aantal jaren ontlast en dat is gunstig voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid, zelfs als er rekening wordt gehouden met een

verkeerstoename in de tijd vanuit de overig grote bouwlocaties zoals de Held, Gravenburg en Westpoort.

De openstelling van de Hoendiepbrug voor autoverkeer is nadelig voor de aspecten doorstroming en veiligheid, maar bij de reconstructie van dit kruispunt (2006) is dit grotendeels te ondervangen. De aanleg van o.a. een middengeleider op dit kruispunt zal een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. De verkeersdruk vanuit de Zeeheldenbuurt is dermate gering, dat de doorstroming op het Hoendiep, de komende tien jaar, van een aanmerkelijk betere kwaliteit zal zijn dan nu het geval is. Medio 2005 zal een pakket van maatregelen worden voorgesteld voor de kruisingen van de Rembrandt van Rijnstraat en de Friesestraatweg met het Hoendiep. Doel is het optimaliseren van de inrichting van beide kruisingen binnen de visie. Concreet gaat het dan om het bevorderen van de doorstroming op het Hoendiep, het verbeteren van de verkeersveiligheid met name voor overstekende fietsers en voetgangers en het minimaliseren van sluipverkeer door de Zeeheldenbuurt.

Industrielawaai

Het verkleinen van de industrielawaaizone van 1991 ten behoeve van het bestemmingsplan heeft formeel betrekking op de 50 dB(A) geluidszonegrens. Deze ligt voor de situatie 1991 buiten het plangebied. De ligging van de 55 dB(A) geluidscontour is echter essentieel voor dit bestemmingsplan. Voor bouwmogelijkheden heeft teruglegging van de 55 dB(A) geluidscontour dan ook gunstige gevolgen.

Het saneringsprogramma en de vaststelling van MTG's heeft als doel gehad: uitbreiding van de bouwmogelijkheden in o.a. Kostverloren en Zeeheldenbuurt ten aanzien van de maximale grenswaarde industrielawaai van 55 dB(A). Met de 'Industrielawaaizone van 1991' wordt inderdaad de 55 dB(A) contour bedoeld. De 55 dB(A) "MTG-contour" op blz. 51 geeft naar onze mening een duidelijk beeld van de woningbouwmogelijkheden.

De genoemde vervangende nieuwbouw op pag. 51 heeft betrekking op het vervangen van woningen waarbij een toename van het aantal woningen niet mogelijk is.

Cultuurhistorische waarden

Wij onderschrijven de opvatting dat de open ruimte ten noordwesten van het sluiskantoor, Bij de Sluis 5 een rijksmonument) niet mag worden bebouwd. De plankaart biedt inderdaad de mogelijkheid om deze ruimte te bebouwen (een bebouwingspercentage van 80% met een hoogte van 10 tot 14 meter is toegestaan). De beschrijving bij de aanwijzing tot Rijksmonument betreft nadrukkelijk de tuin met bomen bij de beschermde bebouwing. Vanuit de Monumentenwet is het gehele perceel dus beschermd en is daarmee het openhouden van de onbebouwde ruimte in hoge mate gewaarborgd. De bouwgrens in het bestemmingsplan zal dan ook niet worden verlegd.

Het beschermde stadsgezicht Groningen-binnenstad beperkt zich in het plangebied tot het water tussen de brug Bij de Sluis en de brug in de Eeldersingel over het Noord Willemskanaal. Het geldt dus niet voor de brug Bij de Sluis zelf en evenmin voor de sluis. In feite verzoekt de RDMZ om een aparte bestemming voor de brug en de sluis. Dit past echter niet in de systematiek van bestemmen volgens het Handboek Bestemmingsplannen. Daarin is water altijd de dominante bestemming. Een brug wordt met een aanduiding Verkeersdoeleinden binnen de bestemming Water aangegeven. Deze aanduiding zal in dit geval nog worden toegevoegd. Voor een sluis als deze wordt geen aanduiding gebruikt. Binnen de voorschriften van de bestemming Water bestaat ruimte voor waterstaatkundige werken, hetgeen afdoende is. Ook in het aangrenzende bestemmingsplan Westerhaven is de sluis niet apart op de kaart aangeduid.

Door middel van een arcering zal het water dat onder het Beschermd stadsgezicht valt worden aangeduid. In de toelichting bij het plan zal melding worden gemaakt van deze status.

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Inhoud reactie

1. Het plan geeft aan dat er geen archeologische opgravingen in het plangebied zijn verricht en dat er ook geen losse vondsten bekend zijn. In het informatiesysteem van de ROB staat echter een melding van een onderzoek dat in 1988 is uitgevoerd in het zuidelijk deel van het plangebied.
2. Het plan stelt dat de kans klein is dat in de bodem van het plangebied archeologische resten aanwezig zijn ouder dan de late Middeleeuwen. Daarom worden ook geen bepalingen in de voorschriften opgenomen ten aanzien van archeologie; dat kan eventueel alsnog gebeuren als het tegendeel is bewezen. De ROB pleit echter voor het verrichten van archeologisch vooronderzoek en de uitkomsten daarvan mee te nemen in het bestemmingsplan.

Commentaar

Ad 1.

Er is inderdaad sprake van een onderzoeksmelding aan de Paterswoldseweg t.p.v. de fabriek van Theodorus Niemeijer. Bij de stadsarcheoloog (wiens naam aan de melding is gekoppeld) zijn hierover echter geen gegevens bekend. Kennelijk is er hier sprake van een foute coördinaat.

Ad 2.

Het gaat hier om een actualiseringsbestemmingsplan dat de bestaande situatie in het gebied vastlegt. Binnen het plangebied zijn geen gebieden aan te wijzen waar een archeologisch vooronderzoek archeologische belangen zou kunnen aantonen. Een dergelijk kostbaar vooronderzoek in het hele plangebied is dan ook, mede gezien de kennis die momenteel bij de gemeente aanwezig is, niet wenselijk. Bij de enkele bouwlocaties in het gebied zal in het kader van bodemonderzoek en -sanering de ontwikkelaar gelijktijdig archeologisch (voor)onderzoek moeten verrichten.

Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Noord-Oost Nederland

Het Ministerie van Defensie heeft geen opmerkingen over het voorontwerp-bestemmingsplan.

Gasunie (Gastransportservices)

De Gasunie heeft geen opmerkingen over het voorontwerp-bestemmingsplan.

Waterschap Noorderzijlvest

Het Waterschap Noorderzijlvest heeft geen inhoudelijke opmerkingen over het plan en verzoekt om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in een vroegtijdig stadium op de hoogte te worden gesteld.

Waterbedrijf Groningen

Het Waterbedrijf Groningen heeft geen opmerkingen over het voorontwerp-bestemmingsplan.

KPN Telecom UTN Straalverbindingen

KPN Telecom UTN Straalverbindingen heeft geen opmerkingen over het voorontwerp-bestemmingsplan.

Nederlandse Spoorwegen

Inhoud reactie

Verzocht wordt om grond in eigendom van NS Vastgoed in het zuidoostelijk deel van het plangebied te bestemmen conform het daadwerkelijke huidige dan wel toekomstige gebruik; de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer heeft m.n. betrekking op gronden van Railinfratrust, die beheerd worden door ProRail. Gronden van NS Vastgoed kunnen ook andere bestemmingen krijgen.

Commentaar

Het betreft hier een strook grond ten zuiden van de kantoorlocatie van Theodorus Niemeijer in de Badstratenbuurt. Deze grond heeft de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer. De suggestie van NS Vastgoed heeft ertoe geleid de bestemming van deze strook grond in het ontwerpplan te wijzigen in Verkeers- en verblijfsdoeleinden. Dat maakt het mogelijk om t.z.t. ter plaatse een fietspad aan te leggen tussen de van Hallbrug en de Paterswoldseweg parallel aan het spoor. Hierdoor wordt het omrijden van fietsers door de Badstratenbuurt naar de Paterswoldseweg vermeden. De realisering van deze maatregel is echter pas mogelijk als de grond is verworven en er middelen beschikbaar komen voor de aanleg.

ProRail

Inhoud reactie

1. het is onduidelijk wat voor consequenties dit plan heeft voor de zogenoemde geluidsgrenswaarden die in de vigerende milieuvergunning zijn opgenomen. ProRail wil de voor het emplacement benodigde geluids- / milieuruimte geborgd zien.
2. Op plankaart 3 ontbreekt de aanduiding Verkeersdoeleinden railverkeer (VR). Deze graag opnemen.
3. Geluid: voor het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen en gezondheidsinstellingen, is akoestisch onderzoek vereist binnen de zone van de voorkeursgrenswaarde. Bij de uitvoering van het akoestisch onderzoek moet worden rekening gehouden met de prognose 2010-2015. ProRail ziet graag het akoestisch onderzoek ter beoordeling tegemoet.
4. Geluid: ook nieuwe woonboten moeten worden getoetst aan het besluit Geluidhinder Spoorwegen.
5. Externe veiligheid: ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor mist ProRail in het plan een risico-analyse die gemaakt is m.b.v. de IPO-RBM. Verwezen wordt naar de nieuwe Circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Gevraagd wordt naar een rapport hierover.
6. Externe veiligheid: er moet onderzoek worden verricht naar de externe veiligheid voor het emplacement. Gevraagd wordt naar een rapport hierover.
7. Kaart en voorschriften: Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer zijn te weinig bouwmogelijkheden opgenomen. Gebouwen ten dienste van het railverkeer (bv. relaishuizen, onderstations en wisselverwarmingskasten) worden niet toegestaan. Gevraagd wordt om een verruiming van de bouwmogelijkheden.
8. Kaart en voorschriften: binnen de bestemming Water is met een aanduiding op de kaart aangegeven waar railverkeer tevens is toegestaan. Verzocht wordt dit om te keren (Verkeersdoeleinden Railverkeer met aanduiding Water).
9. Kaart en voorschriften: binnen de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer is een aanduiding verkeersdoeleinden opgenomen. Verzocht wordt om een enkelbestemming voor de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer en de aanduiding te verwijderen (dubbelop met doeleindenomschrijving).
10. Kaart en voorschriften: opgemerkt wordt dat ook de Spoorwegwet strafbepalingen kent voor gebruik door anderen dan ProRail van gronden die bestemd zijn voor de railinfra en / of in eigendom zijn van ProRail.

Commentaar

Ad 1.

De vigerende vergunning wordt momenteel herzien. In het overleg is overeengekomen dat de laad- en losplaats annex parkeerterrein nabij de Koeriersterweg buiten de vergunning valt. De grens van het emplacement ligt op dit moment (dus voor herziening van de vergunning) ter hoogte van de overweg Paterswoldseweg.

De activiteiten van het spoorwegemplacement (invloedsgebied momenteel tot overweg) geven op grond van het akoestisch rapport qua geluidniveau geen overschrijdingen naar de dichtstbijzijnde woningen in het plangebied (Badstratenbuurt).

Ad 2.

De aanduiding zal worden opgenomen op de kaart.

Ad 3.

Het bestemmingsplangebied wordt begrensd door de spoorlijn Groningen-Leeuwarden/Delfzijl tot de overweg Peizerweg en het gedeelte overweg Peizerweg richting station Groningen-Noord onderdeel van de spoorlijn Groningen-Delfzijl / Roodeschool.

Voor spoorweglawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), een maximaal toegestane grenswaarde voor nieuwbouw van 70 dB(A) en 73 dB(A) voor vervangende nieuwbouw.

De immissieberekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Aswin 2004, het akoestisch spoorboekje.

De contouren genoemd in het bestemmingsplan zijn gebaseerd op de prognose 2010 - 2015 m.b.t. de aantallen treinen en samenstelling. Deze prognose is afkomstig van ProRail.

Voor traject 55, tweesporig (Groningen hoofdstation -overweg Peizerweg) en voor traject 50 (overweg-richting station Groningen-Noord) zijn afzonderlijk uitgangspunten geformuleerd. Binnen de voorkeursgrenswaarde in de genoemde zones is, in het geval dat er bouwplannen worden ontwikkeld, nader akoestisch onderzoek noodzakelijk inclusief een toetsing aan de maximale grenswaarde.

Ad 4.

Volgens KB nr. 94.006178 (Nieuwegein) d.d. 5 augustus 1994 is bepaald dat blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet Geluidhinder er vanuit moet worden gegaan dat een woonschip niet tot geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder (waaronder het Besluit Geluidshinder Spoorwegen) valt. Overigens liggen de nieuwe ligplaatsen op 200 meter van de spoorlijn, afgeschermd door een kantoorgebouw, waardoor eerder de voorkeursgrenswaarde wordt benaderd (57dB(A)) i.p.v. de maximale grenswaarde van 70 dB(A).

Ad 5 en 6.

De spoorlijn Groningen - Delfzijl grenst aan het plangebied, zodat de invloed van het spoor zich uitstrekt over het gebied. Bij railtransport gaat het om risico's die veroorzaakt worden door ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen zoals benzine, LPG, toxische vloeistoffen zoals o.a. chloor en waterstoffluoride. Toetsing van het risico dient op grond van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gedaan te worden voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Er is onderzoek gedaan naar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor de gebieden Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt, Hoendiep en Vinkhuizen². Uit dit onderzoek blijkt dat voor het PR geen 10^{-5} of 10^{-6} contour langs het spoor ligt; de contour ligt op het spoor. Dat betekent dat wat betreft PR er geen belemmeringen zijn voor woningbouw in het onderhavige gebied.

Ook wordt voor de onderzochte gebieden geen oriënterende waarde van het GR overschreden. Een groot deel van het huidige risico wordt veroorzaakt door het chloortransport. Het chloortransport wordt door gewijzigde productiemethoden bij AKZO in Delfzijl in 2006 door afspraken tussen AKZO en het ministerie van VROM sterk verminderd.

Ad 7.

De bouwvoorschriften laten inderdaad slechts het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, toe. De genoemde bouwwerken vallen waarschijnlijk alle onder deze categorie. Voor het geval er incidenteel behoefte is om een gebouw op te richten, is in de voorschriften in het ontwerpplan daartoe een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Ad 8. en 9.

Binnen de systematiek die wij hanteren bij het maken van een plankaart is gekozen voor een hiërarchie tussen bestemmingen. Zo gaat de bestemming Water boven de bestemming

² Voor nadere gegevens zie het rapport van Royal Haskoning "Externe Veiligheid Groningen Bestemmingsplannen Kostverloren, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt, Hoendiep en Vinkhuizen" van september 2005.

Verkeersdoeleinden railverkeer. Daar waar een spoorlijn water kruist, wordt dan ook een aanduiding op de moederbestemming Water geplaatst om aan te geven dat hier ander gebruik wordt toegestaan. Zo gaat de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer weer boven de bestemming Verkeersdoeleinden, zodat daar waar een weg het spoor kruist, op de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer een aanduiding Verkeersdoeleinden wordt geplaatst.

Ad 10.

De strafbepaling uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening regelt niet alleen ongeoorloofd gebruik van gronden en bouwwerken door derden; ook en met name de eigenaar die in strijd met de gebruiksvoorschriften handelt, valt onder de strafbepaling.

Conclusie vooroverleg

Het vooroverleg geeft aanleiding het plan aan te passen op de volgende punten.

1. de bestemming van het Aaborgterrein wordt gewijzigd in Maatschappelijke Doeleinden en Gemengde Doeleinden
2. in de toelichting bij het wordt het stedenbouwkundig plan voor het van Heemskerckpark uitgebreider toegelicht en onderbouwd
3. de brug Bij de Sluis krijgt de aanduiding Verkeersdoeleinden
4. het water aan de oostkant van Bij de Sluis krijgt de aanduiding Beschermd Stadsgezicht.
5. de strook grond ten zuiden van het kantoor van Niemeijer aan de noordkant van het spoorwegtracée krijgt de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden
6. op plankaart 3 wordt de aanduiding VR toegevoegd
7. de tekst over geluidhinder wegens spoorweglawaai wordt verduidelijkt en uitgebreid
8. de tekst over de externe veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over vervoer in de toelichting bij het plan wordt aangepast n.a.v. het verrichte onderzoek
9. er wordt een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen onder de bestemming Verkeersdoeleinden Railverkeer teneinde bouw van gebouwen ten dienste van het railverkeer mogelijk te maken.

8 Juridische toelichting

8.1. Algemeen

Het bestemmingsplan voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het gebied. Het is een plan op basis van artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarmee kunnen met direct recht bouwvergunningen worden verleend. Vooral voor kleinere bouwaanvragen van particulieren betekent dit dat de afhandeling in korte tijd kan plaatsvinden.

De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende voorschriften geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan. De mengbestemmingen (Gemengde Doeleinden en Centrumdoeleinden) bieden daarnaast de flexibiliteit die de bestaande stad, en met name de gebieden langs de hoofdverkeersroutes, nodig heeft om zijn dynamiek kwijt te kunnen.

Kaart en voorschriften van dit bestemmingsplan zijn gemaakt conform het Handboek Bestemmingsplannen gemeente Groningen 2005. Daarin zijn de bestemmingen en aanduidingen gestandaardiseerd alsook de algemene bepalingen en de overige bepalingen. De bestemmingsvoorschriften zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten voor elke bestemming gebruiksvoorschriften en een strafbepaling. Ze worden onder 8.3. nader toegelicht voor zover daar aanleiding toe is.

Het bestemmingsplan zal na de goedkeuring volledig digitaal worden gemaakt. Dat wil zeggen dat de raadpleging ervan niet alleen vanaf papier, maar ook via de PC mogelijk is. Na het intypen van een adres of het aanklikken van een bestemmingsvlak worden de betreffende bestemmingsvoorschriften getoond. Dit geldt in de eerste plaats voor gebruik op het gemeentelijk intranet (Basisvoorziening Gegevens). In een later stadium zal het plan ook raadpleegbaar zijn via het internet. Overigens heeft een dergelijk digitaal plan (nog) geen juridische status, zodat er geen rechten aan kunnen worden ontleend.

8.2. Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen.

Plan	vastgesteld	goedgekeurd
plan van Uitbreiding	27-4-1936 21	8-11-1938 52 Kroon
plan van Uitbreiding	29- 8-1939 2	5-9-1940 F1525 1 ^e afd.
1A Zeeheldenwijk	14-11-1941 27405 B	5-2-1942 1327a/2 12e afd.
21 Zeeheldenwijk	25-2-1952 2	15-5-1952 4957/23 1 ^e afd.
33 Kostverloren	27-4-1953 8	28-8-1953 7467, 1 ^e afd.
58 Kostverloren	10-9-1956 18	16-11-1956 16358/23 1 ^e afd.
119 Abel Tasmanplein	16-3-1964 14	30-6-1964 7342/61 1 ^e afd.
136 Van Brakelplein	17-10-1966 28	7-2-1967 686/29 1 ^e afd.
155 Kostverloren	22-7-1968 8	13-5-1969 3793/139 1 ^e afd.
164 Zeeheldenwijk I	21-4-1969 14	3-3-1970 12394/9 2 ^e afd.
183 Eendrachtsskade zz	31-1-1972 15	17-10-1972 8453/19 2 ^e afd.
195 Piet Heinstraat e.o.	14-10-1974 19	28-10-1975 8693/6 2 ^e afd.
220 Kostverloren IV	20-6-1977 20	23-5-1978 22598/20 2 ^e afd.
233 Binnenstad Groningen A t/m T	6-2-1978 32	24-4-1979 12078/17/1D 2 ^e afd.
307 Badstraten zuid	15-2-1984 17	20-11-1984 9817/47/2Q 2 ^e afd.
387 Uniforme voorschriften openbaar vaarwater	29-5-1997 5n	25-8-1997 nr. 97/09203/RRB
413 Uniforme voorschriften prostitutiebedrijven	28-3-2001 5a	25-6-2001
Aanvullende voorschriften gebruik	25-7-1994	20-10-1994

Uniforme voorschriften bijgebouwen	7-3-1977 12	24-4-1978 12573/29 2 ^e afd.
Uniforme voorschriften industrieterreinen	21-4-1975 23	22-6-1976 14146 LLL 2 ^e afd.

Deze plannen worden geheel of gedeeltelijk vervangen door het nieuwe bestemmingsplan. Voor twee gedeelten van het plangebied is geen bestemmingsplan van kracht, nl. voor het gebied 1^e en 2^e Spoorstraat en het gebied omgrensd door het Abel Tasmanplein, de Abel Tasmanstraat, de Peizerweg, de Paterswoldseweg en de Eendrachtsskade ZZ. Voor deze gebieden is het Voorbereidingsbesluit 1^e Schil 2004 van kracht, dat rechtskracht heeft tot en met 9 juni 2006. Dit voorbereidingsbesluit geldt tevens voor de gehele Badstratenbuurt.

8.3. Artikelsgewijze toelichting

Algemene bepalingen en overige bepalingen

De artikelen 1 tot en met 5 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten, de manier van omgaan met uitmetingsverschillen, de anti-dubbeltelbepaling en de wijze waarop de aanvullende werking van de Bouwverordening in dit plan wordt uitgesloten.

Artikel 18 somt de vrijstellingsbepalingen op die van toepassing zijn op alle bestemmingen.

Artikel 19 geeft de overgangsbepalingen weer en artikel 20 de citeertitel.

Artikel 6 Woondoeleinden

bouwregeling

De bestaande woonbebouwing wordt in dit voorschrift bevestigd, waarbij door toepassing van een minimale en maximale hoogte en een vloerindex enige flexibiliteit wordt geboden. Daar waar dit uit beschermingsoogpunt opportuun is is tevens een korrelgrootte opgenomen. Vrijstelling op grond van art. 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is daarnaast mogelijk voor een grotere hoogte (3m), een hoger bebouwingspercentage (10% en, in hoeksituaties, tot volledige bebouwing), een ruimere vloerindex en een vergroting van de korrel. Op enkele percelen is met een aanduiding aangegeven dat hier ook andere functies dan wonen zijn toegestaan. Voor een deel van het Aaborgterrein is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar 'Gemengde Doeleinden uit te werken'. In de bijlage bij de voorschriften is deze bestemming nader omschreven.

regeling bijgebouwen, aan- en uitbouwen

De bijgebouwenregeling in dit bestemmingsplan is gebaseerd op het uitgangspunt dat er sprake dient te zijn van een ruimtelijke en functionele hiërarchie op een woningbouwperceel. Eén en ander komt in het bebouwingsbeeld tot uitdrukking door de aanwezigheid van een bouwmassa die zich duidelijk als belangrijkste bouwwerk - het hoofdgebouw - op het perceel manifesteert met op het achtererf en eventueel zijerf daarvan één of meer gebouwen van geringere omvang, de aanbouwen en bijgebouwen. De hoofdfunctie (wonen sec) is in het hoofdgebouw ondergebracht en de daaraan dienstbare functies in de aanbouwen en bijgebouwen.

Volgens de in dit plan opgenomen bijgebouwenregeling is er sprake van een bijgebouw indien dit architectonisch ondergeschikt is aan en ten dienste staat van het hoofdgebouw. Voor de aangebouwde bijgebouwen maakt het in beginsel niet uit of daarin nu een slaapkamer of garage is ondergebracht. Het uitoefenen van een zelfstandige woonfunctie daarentegen, zoals kamerbewoning, is in aangebouwde bijgebouwen niet toegestaan. Ten aanzien van de vrijstaande bijgebouwen gelden verdergaande beperkingen. Daarin zijn helemaal geen woonfuncties toegestaan, dus noch kamerbewoning noch een slaapkamer, een praktijkruimte e.d.. In de gebruiksbepalingen zijn deze niet gewenste vormen van gebruik uitdrukkelijk aangemerkt als met de bestemming strijdig gebruik.

Bij de in dit plan opgenomen bijgebouwenregeling is rekening gehouden met de bouw mogelijkheden die het “Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken” (Bblb) met betrekking tot bouwvergunningvrije bijgebouwen en aan- en uitbouwen biedt.

Het Bblb kent ten aanzien van het voorerf alleen de mogelijkheid tot het zonder vergunning oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, van geringe omvang. Ten aanzien van zij- en achtererf kent het Bblb verdergaande bouw mogelijkheden voor bouwvergunningvrije aan- en uitbouwen en bijgebouwen. Het Bblb kent terzake een anticumulatieregeling. Zij- en achtererf mogen elk voor niet meer dan 50% bebouwd worden, reeds bestaande bebouwing inbegrepen. Uitgangspunt is daarbij het oorspronkelijke erf.

Genoemde bebouwingsmogelijkheden van het Bblb ten aanzien van voor- en zijerf moeten - het karakter van deze gronden in aanmerking nemende - voldoende worden geacht. Verdere bebouwing op het voor- en zijerf bij de woning is daarom in het plan in beginsel niet toegestaan. Volgens het plan komt alleen het achtererf voor verdergaande bebouwingsmogelijkheden in aanmerking, zij het alleen ten behoeve van (aangebouwde en vrijstaande) bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde. De in het plan toegestane oppervlakte aan aanbouwen en bijgebouwen op het achtererf is maximaal 50 m².

Voor de aan het hoofdgebouw aangebouwde bijgebouwen geldt dat deze gemeten vanuit (het verlengde van) de achtergevel van de woning geen grotere diepte dan 4m mogen hebben.

Het plan kent geen afzonderlijke regeling met betrekking tot aan- en uitbouwen. De mogelijkheden die het Bblb biedt worden hier voldoende geacht. Dit betekent dat, voorzover een aan- of uitbouw niet op basis van het Bblb als vergunningvrij bouwwerk kan worden opgericht, moet worden gekeken of de in dit plan opgenomen bebouwingsregeling met betrekking tot het hoofdgebouw hier mogelijkheden biedt. Een aan- of uitbouw is namelijk niets anders dan de uitbreiding van het hoofdgebouw.

regeling van vrije beroepsactiviteiten in en bij woningen

In dit bestemmingsplan is geen regeling opgenomen met betrekking tot het uitoefenen van een z.g. vrij beroep in de woning. Omtrent dit onderwerp is in de loop der jaren een omvangrijke jurisprudentie gevormd volgens welke een dergelijke activiteit geacht wordt inherent aan de woonfunctie te zijn. Terzake zijn in genoemde jurisprudentie toetsingscriteria ontwikkeld aan de hand waarvan de toelaatbaarheid van een dergelijke activiteit in voorkomend geval moet worden beoordeeld. Een afzonderlijke regeling daaromtrent in het bestemmingsplan moet, wat de woning betreft, derhalve niet doelmatig worden geacht.

Het plan beperkt zich daarom tot een regeling ten aanzien van de bijgebouwen. Uit de jurisprudentie kan worden afgeleid dat de bevoegdheid tot het oprichten van praktijkruimten en het gebruiken van bijgebouwen als praktijkruimte niet zonder meer uit de woonbestemming voortvloeit. Een regeling daaromtrent in het bestemmingsplan is derhalve wenselijk.

In het plan is het oprichten van praktijkruimten bij de woning en het gebruik van bijgebouwen als praktijkruimten in beginsel niet toegestaan. Terzake is in de gebruiksvoorschriften een expliciete verbodsbepaling opgenomen. Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen aangebouwde en vrijstaande bijgebouwen.

In het plan is ten behoeve van zowel het oprichten van praktijkruimten als het gebruik van bijgebouwen als praktijkruimte een vrijstellingsbevoegdheid ex art. 15 WRO opgenomen. Daarbij zijn wat betreft de toelaatbaarheid criteria opgenomen met betrekking tot eventuele verkeersaantrekkende werking, het zich verdragen met de woonfunctie en de status van de aanvrager. In voorkomend geval kan de maximaal toegestane oppervlakte aan bijgebouwen (inclusief praktijkruimten) worden vergroot tot 70 m².

Wat betreft de regeling van vrije beroepsactiviteiten in relatie tot het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (Bblb) kan het volgende worden opgemerkt. Ingevolge genoemd Besluit kunnen onder zekere voorwaarden op zij- en achtererf van een woning o.a. aanbouwen en bijgebouwen zonder bouwvergunning worden opgericht, die strekken tot vergroting van het woongenot. Het begrip “woongenot” moet hier,

voor wat de vergunningsvrije bijgebouwen betreft, restrictief worden uitgelegd. Dit brengt met zich mee dat, waar in dit plan het gebruik van bijgebouwen ten behoeve van een aan huis verbonden beroep strijdig met de bestemming wordt geacht, het hier zowel de vergunningvrije als vergunningplichtige bijgebouwen betreft. Uiteraard geldt voor de betreffende vrijstellingsbepaling hetzelfde.

Regeling van bedrijfsmatige activiteiten in en bij woningen

Gebruik van woningen en bijgebouwen voor bedrijfsmatige activiteiten wordt in dit plan niet toegestaan. Voor kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten in zowel hoofd- als bijgebouw kan evenwel desgewenst vrijstelling worden verleend. Dat past in het gemeentelijk beleid om woon-werkcombinaties te faciliteren. In de bouw- en gebruiksvoorschriften is deze mogelijkheid opgenomen. Er zal moeten worden afgewogen of de activiteit zich verdraagt met de woonfunctie en daaraan ondergeschikt blijft. De invloed (geluid, geur e.d. door de activiteit zelf alsook verkeersaantrekkende werking) op de directe omgeving is een belangrijk criterium in die afweging.

Artikel 7 Bedrijfsdoeleinden

Deze bestemming is uitsluitend van toepassing op de tabakfabriek Theodorus Niemeyer. De bestaande bedrijfsfunctie wordt positief bestemd; andere bedrijvigheid wordt slechts toegestaan tot ten hoogste categorie 3. Wel is een vrijstellingsmogelijkheid voor bedrijvigheid in een hogere categorie opgenomen, maar daarvoor zal moeten worden aangetoond dat niet meer milieubelasting zal worden veroorzaakt dan door het huidige gebruik.

Artikel 8 Maatschappelijke doeleinden

Deze bestemming geldt met name voor onderwijslocaties. Ter plaatse van de Erasmusschool aan de van Heemskerckstraat is op deze bestemming tevens een wijzigingsbevoegdheid naar 'Gemengde Doeleinden uit te werken' opgenomen. In de bijlage bij de voorschriften is deze bestemming nader omschreven.

Artikel 9 Gemengde doeleinden

Deze bestemming omvat de functies kantoren, wonen, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en bedrijven cat. 1 en 2.

Artikel 10 Centrumdoeleinden

Deze bestemming laat detailhandel, dienstverlening, wonen en horeca 1-2-3 toe. Ze geldt aan de Paterswoldseweg en aan de van Ruysdaelstraat. Hier kunnen zich ook bedrijven in de categorie 1 en 2 vestigen. Onder deze bestemming is tevens de beperking in de uitbreiding van de horecafunctie aan de Paterswoldseweg geregeld d.m.v. aanduidingen op de kaart.

Artikel 11 Dienstverlening

Deze bestemming geldt uitsluitend voor een deel van de Aaborglocatie, alwaar tevens een wijzigingsbevoegdheid naar 'Gemengde doeleinden uit te werken' van toepassing is. In de bijlage bij de voorschriften is deze bestemming nader omschreven.

Artikel 12 Dienstverlening uit te werken

Deze bestemming geldt uitsluitend voor het Encehaterrein, waar zakelijke dienstverlening wordt toegestaan. De criteria waaraan in het uitwerkingsplan moet worden voldaan, staan in dit artikel opgesomd, terwijl tevens de te volgen procedure is aangegeven.

Onder deze bestemming is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar 'Gemengde doeleinden uit te werken'. In de bijlage bij de voorschriften is deze bestemming nader omschreven.

Artikel 13 Groenvoorzieningen

De groenbestemming is beperkt tot de hoofdgroenstructuur in het plangebied. Het gaat hier om het wijkpark Kostverloren, het van Brakelplein, het groen in de as Admiraal de Ruyterlaan – Rembrandt van Rijnstraat en het middendeel van het Abel Tasmanplein.

Artikel 17 Water

Deze bestemming beslaat behalve het water van het Hoendiep en het Noord Willemskanaal tevens de groene oever aan het Hoendiep voorzover daar ligplaatsen voor woonboten aanwezig zijn. Dit om de bouwregels voor steigers en bijgebouwen bij woonschepen in deze bestemming te kunnen onderbrengen.

Bijlage: Gemengde Doeleinden uit te werken

Deze bijlage bevat beleidsmatige en stedenbouwkundige randvoorwaarden en procedurebepalingen die gelden indien overgegaan wordt tot wijziging van bestemmingen in een uit te werken bestemming voor Gemengde doeleinden (voor het Encehaterrein en het Aaborgterrein).

8.4. Plankaart

De plankaart bestaat uit drie deelkaarten, voor elk van de drie buurten een kaart met schaal 1:1000. Er zijn uitsluitend bestemmingen uit het Handboek Bestemmingsplannen toegepast. Toegestane afwijkingen, plaatselijke beperkingen en dubbel gebruik binnen een bestemming zijn met een aanduiding aangegeven.

Het gehele plangebied valt binnen de 50dB(A)contour industrielawaai Groningen West - Hoogkerk. Aangezien deze lijn buiten het plangebied ligt, is zij niet op de kaart aangegeven en is ook geen aanduiding op de kaart aangebracht waaruit dit gegeven blijkt. In plaats daarvan is hieraan uitvoerig aandacht besteed in de milieuparagraaf in de toelichting.